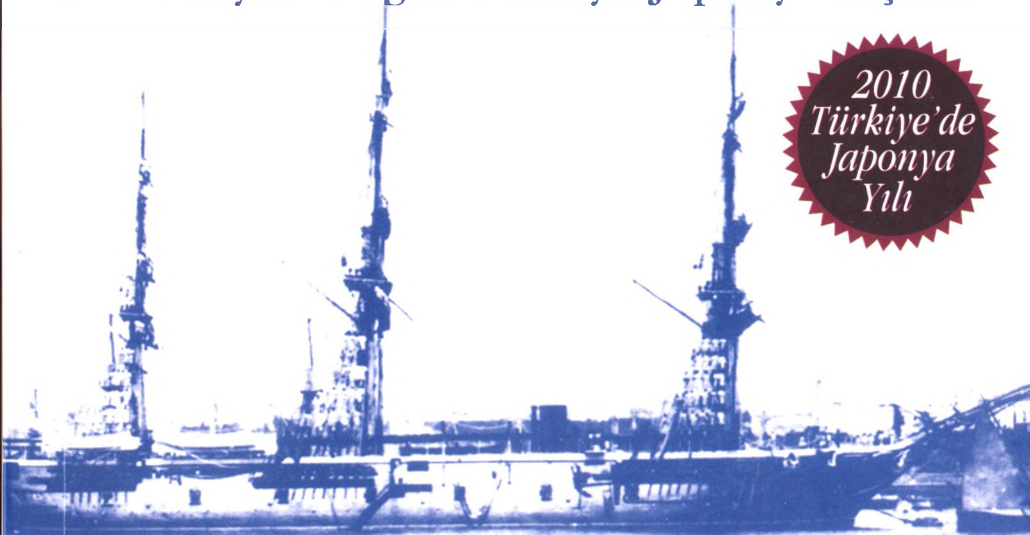
EROL MÜTERCİMLER



ERTUĞRUL FACİASI

21. Yüzyıla Doğru Türkiye-Japonya İlişkisi

2010 Türkiye'de Japonya Yılı



ALFA

EROL MÜTERCİMLER

ERTUĞRUL FACİASI

21. Yüzyıla Doğru Türkiye-Japonya İlişkisi

denizlerde yaşamını yitirmiş tüm denizcilere
ve
bahriyelinin aşık olduğu kadına yani "billura"...

İÇİNDEKİLER

İKİNCİ BÖLÜM
ERTUĞRUL FİRKATEYNİ FACİASI

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ERTUĞRUL FACİASINDAN JAPONYA'NIN MODEL ÜLKE OLMA GERÇEKÇİLİĞİNE

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
SÜLEYMAN (NUTKÎ) NUTKU'NUN ÖZYAŞAMI VE DÖNEMİ DENİZCİLİĞİ

2010 TÜRKİYE'DE JAPONYA YILI

2003 yılı, Japonya'da Türkiye yılıydı. 2010 yılı Japon-Türk dostluğunun 120. yıldönümü olarak ilan edilip 2008 yılından itibaren, etkinlikler programlanmaya başlanmıştı. Bu bağlamda olmak üzere Eylül (2010) ayı başında Mersin'de *"Ertuğrul Firkateyni 120. Yıl Anma Töreni"* planlandığı da ilan edilmiştir.

İki ülke insanı arasındaki dostluk, tarihe **Ertuğrul faciası** olarak geçmiş olan olayla başlar. Bu olayın yarattığı zemin üzerinde yürüyen iki ülke diplomaside yakınlaşır, dostluk üzerine kurulan birliktelik sonucu yüz yıllık yolculuk gerçekleşir. Bu bağlamda olmak üzere, Japonya Büyükelçisi Tomoyuku Abe'nin 1 Ekim 2004 tarihinde **"Japonya ve Türkiye Arasındaki Diplomatik İlişkilerin 80. Yıldönümü Etkinlikleri"** açılış töreninde yaptığı konuşması, Japonya-Türkiye ilişkilerinin boyut ve algısını gözler önüne sermektedir. Bu uzun konuşmanın Türkiye'ye ilişkin kısmında *"Japonya-Türkiye ilişkilerine ilişkin üç temel konu nedir?"* diye soran Abe, *"Halen ilgimizi yönelttiğimiz konular şunlardır"* diyerek değerlendirmesini söylemiştir:

> *İlk konu, ülkelerimiz halkları arasındaki karşılıklı anlayışın geliştirilmesi hususudur.* ***"(2003) iki bin üç Japonya'da Türkiye yılı"***

Japonya'da büyük bir başarı elde etmiştir ve bu başarıda, Japonların Türkiye'ye karşı duydukları nedeni bilinmeyen sevginin büyük katkısı olduğu söylenebilir. "Türkiye Yılı" etkinliklerini izleyen Japonlar, Türkiye'ye gelmeyi düşünmeye başlamışlardır. Ancak ne yazık ki, Japonlar arasında parlamaya başlayan Türkiye ateşini söndüren olaylar meydana gelmiştir. Geçtiğimiz yıl kasım ayında İstanbul'da meydana gelen bombalı saldırılar üzerine Japon turistlerin ayağı aniden kesilmiştir. Bu yıl durum biraz düzelmeye başlamış olsa da, hâlâ o yüksek dönemdeki seviyeye ulaşılamamıştır. Türkiye turistik açıdan olağanüstü bir hazinedir. İstanbul ve Kapadokya iyi tanınan yerlerdir ancak diğer tüm şehirler de dünyaya gururla sundukları bir veya iki ünlü yer veya kalıntıya sahiptir.

Bunlar tarihi eserler, kültürel eserler, doğal güzellikler ve benzeri olup çok çeşitlidir. Bu varlıkların tanıtımının daha fazla yapılarak Türkiye'nin sahip olduklarının Japonya'ya ve dünyaya tanıtılmasının, Türkiye'ye yönelik anlayışın geliştirilmesi fırsatını doğuracağını düşünüyorum.

İkinci husus, ekonomik ilişkilerin yakınlaştırılması konusudur. Türkiye ile Japonya ilişkileri yüz yılı aşkın bir geçmişe sahiptir ve ülkelerarası ilişkilerimizin tesisi üzerinden de (80) seksen yıl geçmiş olmasına karşın, Japon sanayisinin Türkiye'de fabrika kurarak üretime başlaması sadece (15-16) on beş-on altı yıl öncesine dayanmaktadır. Bu anlamda, Türkiye ile Japonya'nın ekonomik ortaklık alanındaki faaliyetleri henüz yeni başlamıştır. Halen Türkiye'de üretim merkezi bulunan Japon firmalarının sayısı (20) yirmiye ulaşmamıştır. Japonya açısından en önemli konu, bugüne kadar Türkiye'ye gelerek başarı elde eden Japon firmalarının tecrübelerinin Japon ekonomi dünyasına aktarılmasıdır. Bu sayede, yurt dışında üretim merkezleri arayan Japon firmalarında, Türkiye'nin olanakları hakkında bir imaj oluşturma imkânı olacaktır. Bunun yanı sıra, Türkiye'nin de işbirliği içinde olması gereken çeşitli konular bulunmaktadır. Özellikle önemli olan, özel ve kamu sektörlerinin birlikte hareket ederek, yabancı sermayeyi Türkiye'ye davet eden

bir kampanya geliştirmeleridir. Japonya'dan uzak olması sebebiyle Türkiye, normal tanıtım faaliyetlerini sürdürse de, Japon tarafı Türkiye'nin olumlu özelliklerinin farkına varamamaktadır. Aşırı denebilecek düzeyde çok tanıtım faaliyetinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu ayın (19) on dokuzunda Tokyo'da düzenlenecek olan Japonya-Türkiye İş Konseyi toplantılarının, bu yöndeki faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için iyi bir fırsat olacağını düşünüyorum.

Üçüncü konu ise, Japonya'nın Türkiye'ye yönelik gerçekleştirdiği ekonomik işbirliğidir. Türkiye, ekonomik temelleri oldukça sağlam bir ülke olduğundan, Japonya'nın hibe yardımı gerçekleştirebileceği bir ülke değildir, ancak, yen kredisi sağlanması ve teknolojik işbirliği yoğun olarak sürdürülmektedir. Ünlü Boğaz Köprüsü yen kredisiyle inşa edilmiştir. Bu yıl mayıs ayında temel atma töreni gerçekleştirilen Marmaray Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş Projesi de Japonya'nın işbirliği yapmakta olduğu bir projedir. Teknolojik işbirliği alanında ise, deprem zararlarının azaltılmasına yönelik politikalar ve insan kaynakları eğitimi gibi çeşitli konularda işbirliği ilişkileri sürdürülmektedir. Bu tarz işbirliği faaliyetlerinin, kısa bir süre sonra kalkışa geçecek konumda olan Türkiye ekonomisine anlamlı katkıları olduğunu ve aynı zamanda ülkelerimiz arasındaki iyi ilişkilerin gelişmesine yönelik bir adım olduğunu düşünüyorum. ***(kaynak:*** **http://www.tr.emb-japan.go.jp/** ***T 04/ opening_ Speech.pdf)***

Ertuğrul Firkateyni'nin 1890 yılında Japonya sularında batışı sırasında, bölgedeki Japon köylülerin Osmanlı denizcilerini kurtarma, onları yaşatma çabaları, Türkiye'de o tarihten bugüne kadar ilgiyle, sempatiyle anlatılagelir. Aradan *yüz yıla* yakın bir zaman geçer, İran ile Irak arasında savaş patlar, bölgede mahsur kalan Japonları bir THY uçağı alıp ülkelerine sağ salim ulaşmalarına aracılık eder. Geçmişte Japonlar sağ kalan Osmanlı denizcilerini iki gemiyle İstanbul'a getirmişlerdi, geçen zaman aralığı Türkiye'nin uçakla karşılık vermesine zemin hazırladı.

Dönemin Irak lideri Saddam Hüseyin'in 18 Mart 1985'te, **bir gün sonra** Iran'a hava saldırısı başlatacağını ve sivil yolcu uçaklarını vuracağını açıklamasının ardından Tahran'daki Nissan Otomobil Fabrikası'nda çalışan Japon işçiler mahsur kaldı. Japon hükümetinin hiçbir girişimde bulunmaması ve İtochu şirketi temsilcisi Morinaga Kotachu'nun dönemin Başbakanı Turgut Özal'a başvurusu üzerine devreye Türk devleti girdi. Özal'ın talimatıyla Türk Hava Yolları'na ait uçak Tahran'a gidip başmühendis Junichi Numata'nın sorumlu olduğu 215 Japon mühendisi alıp İstanbul'a getirdi. Japon teknisyen ve mühendisler iki gün sonra ülkelerine dönüp Özal'a teşekkür mektubu yolladı.

5 Şubat 2004 tarihli *Sabah* Gazetesi (Veli Sarıboğa - Ercan Sarıkaya imzalı haber) ***"Yüzyılın kurtarma operasyonu"*** başlığıyla bu kurtarma operasyonunu, pilotlarla da konuşarak okuyucusuna şöyle aktarıyordu:

> İran-Irak Savaşı sırasında, bombalarla sarsılan Tahran'dan 215 Japon'u kurtaran kahraman Türk pilotlarının hikâyesi, Japonya'nın yarı resmi yayın kuruluşu NHK'nın birinci kanalında yayınlanan "Project X" programına konu oldu. Yaklaşık bir saat süren ve büyük ilgi gören Program, şu anonsla başladı: "İran'da yaşayan Japon şirketlerinin çalışanları, teknisyenler ve ailelerden oluşan 450'den fazla kişinin bu ülkeden ayrılması için tanınan sürenin bitimine az zaman kalmıştı. Fakat ülkeden ayrılamıyorlardı. Yabancı havayolu şirketleri, kendi vatandaşlarına öncelik tanıyordu. İran'da kalan Japonlar, hava saldırısı tehdidi altındaydı. Dönemin (Japonya'nın) Tahran Büyükelçisi Yutaka Nomura'nın girişimleriyle Türk Hava Yolları özel sefer düzenledi. Yüzyılın sınırötesi kurtarma operasyonuydu." Röportajlarla canlandırılan operasyon, dönemin Türkiye'nin Tahran Büyükelçisi İsmet Birsel, Japonları

Tahran'dan Türkiye'ye getiren uçağı kullanan kaptan pilot Ali Özdemir ve yardımcı pilot Koray Gökberk'in yanı sıra Tahran'daki Japon okulunun öğretmeni Naoki Agata ve o dönemde 8 aylık hamile olan eşiyle Büyükelçi Nomura ve Tokyo Bankası yetkilisi Satoru Nori başta olmak üzere, olayı tüm sıcaklığıyla yaşayanların ağzından aktarıldı.

Irak'ın İran'a yönelik 1985'te başlattığı ilk saldırının Japonların büyük çoğunluğunun yaşadığı kentin kuzey kesimini hedef alması üzerine Büyükelçi Nomura, İran'daki Japonlara "Bir an önce ülkeden ayrılın" uyarısında bulundu. Böylece 450 Japon'un acilen tahliyesine başlandı, ancak 200'den fazlasına hiçbir yabancı havayolu şirketinde yer bulunamadı. Bu sırada, dönemin Irak lideri Saddam Hüseyin, İran hava sahasından geçecek sivil uçakların vurulacağını ve saldırının da 19 Mart'ta saat 20.30'da başlayacağını ilan etmişti. Japonya Dışişleri Bakanlığı ile irtibata geçerek Japonya'dan istenen özel uçak da Japon sivil havayolu şirketleri uçmayı reddettiği için gelmeyince Japonlar, Tahran'da adeta kısılı kalmışlardı. Tokyo Bankası yetkilisi Satoru Nori, o günlerde yaşadıklarını *"Her gün havayolu şirketlerine gidip yer soruyorduk. Artık aramızda selamlaşma 'Yer buldun mu?' şeklinde olmaya başlamıştı. Ülkeden çıkışın imkânsız olduğu şeklinde kötümserlik başlamıştı"* diye anlatıyor.

Sonunda Nomura, yakın dostu olan Tahran'daki Türk Büyükelçisi İsmet Birsel'e başvurdu. Birsel de, "Japonlar için THY özel sefer yapamaz mı?" talebini Başbakan Özal'a ulaştırdı. Özal'ın tam, "Japonları kurtarmak için Türkleri tehlikeye mi atacağız?" diye düşündüğü sırada, İtochu firmasının Türkiye şubesinde çalışan ve Özal'la tanışıklıkları uzun yıllar öncesine dayanan Takaşi Morinaga'dan bir telefon geldi. Dostunun ricasını kırma-

yan Özal'ın talimatıyla, saldırıya 25.5 saat kala Büyükelçi Nomura'ya Birsel tarafından müjde iletildi: "Yarın THY Japonlar için özel sefer düzenleyecek." Gerçekten de THY uçağı Saddam'ın açıkladığı saldırı saatinden sadece 3 saat önce İran'dan havalandı ve saldırıya 2 saatten az bir süre kala, kaptan pilot Ali Özdemir'in yaptığı "Welcome to Turkey" (Türkiye'ye hoş geldiniz) anonsu uçaktaki yolcuları büyük bir sevince boğdu. Japonlara göre "yüzyılın kurtarma operasyonu" olan bu olaydan 14 yıl sonra, 1999'daki büyük depremde (Gölcük depremi), uçakta bulunan Mitsubishi Bankası'ndan Satoru, depremzedelere yardım için 5 milyon yen toplayıp Ankara'ya teşekkürünü gösterdi. İtochu firmasından Morinaga da, tüm firma çalışanlarına destek vermeleri çağrısında bulundu.

Şu anda (Şubat 2004) Pegasus Havayolları'nın Uçuş İşletme Müdürlüğü'nü yapan kaptan pilot Koray Gökberk 1985 yılındaki uçuşun özel bir uçuş olduğunu belirterek, o günü şöyle anlattı: "Bize THY Genel Müdürlüğü'nden uçuş emri geldi. Kaptan pilot Ali Özdemir, ben ve uçuş ekibi boş bir DC-10 ile İstanbul'dan havalanarak Tahran'a yöneldik. İran'daki kule bizi değişik rotalarla Tahran'a yönlendirdi. Radar yönelimiyle uçuş yaptık. Tahran Havalimanı'na indiğimizde pist boştu. Alanda bekleyen 215 Japon vatandaşı hemen uçağa doluştu ve kalkış yaptık. Tam kalktığımız sırada bir hareketlilik oldu ve Iraklı askerlerin ateşe başladığı anlaşıldı. Sağ salim havalandık ve Türkiye'ye döndük."

Tahran'a güç koşullarda iniş yapan THY'ye ait DC-10 tipi yolcu uçağının kaptan pilotluğunu yapan ve şimdi emekliliğin tadını çıkaran 74 yaşındaki, 4 torun sahibi Ali Özdemir anılarını şöyle tazeledi: *"10 yıl askerlikten sonra Türk Hava Kuvvetleri'nden THY'ye geçmiştim. Bize bir akşam Tahran'a gitmemiz söylendi. Tahran karışık oldu-*

ğu için önce Van'a doğru uçtuk. Yakıtımız azalmıştı. Sonra telsizden Tahran'a yönelin dediler. Gidip yolcularımızı aldık. İnerken kurtulanlar alkışladılar, bize kahraman muamelesi yaptılar. 15 Mart 1985 tarihli o gün 9.5 saat uçuş yaptık." Özdemir, Japonya'da yayınlanan belgesel programda da uçağın kalkışı beklenirken patlama sesleri duyulduğunu belirterek, *"Uçaksavar füzeleri uçağın 5 metre yakınından geçiyordu. Yine de görevi kabul etmemek aklımızdan bile geçmedi. Orada kalsalardı roket ya da bombayla havaya uçacaklardı. Japonlara karşı Türk milleti olarak sempatimiz vardır. Bu görevi seve seve yine yaparız,"* diye konuştu.

Sözünü ettiğimiz *Sabah* Gazetesi'ndeki ara başlıklı haberle konuyu bitirelim: *İran-Irak Savaşı başladığında 215 Japon, Tahran'da mahsur kalmıştı. Özal, eski bir tanıdığının hatırı için, talimat verdi. THY pilotu Özdemir'in kurtardığı Japonlardan Satoru, 14 yıl sonra, Marmara depreminde 5 milyon yen toplayıp minnettarlığını gösterdi.*

İki ülke arasındaki dostluk ve diplomatik ilişki, yukarıdaki örneklerde görüldüğü gibi felaket anlarında tereddütsüz, yardıma koşmaya dönüşmektedir.

"2010 Türkiye'de Japonya Yılı" Yürütme Kurulu'nun açıklamasına göre, **"Japonya Yılı"nın öncelikli hedefleri olarak aşağıdaki 3 temayı seçmiş bulunuyor. Bunlar;**

1. ***Japonya'nın güzelliklerini yakınlaştıralım***
2. ***Dostluğumuzun çapını genişletelim***
3. ***İşbirliğimizi geleceğe taşıyalım,*** şeklindedir.

Yine Kurul'un iki ülke temsilcilerince onaylanan ortak görüşü doğrultusunda, ilişkinin genişletilerek geliştirilmesine, iki ülkeyi tarihi gerçekler zorlamaktadır. *Ertuğrul faciası* ve THY'nin operasyonu birleştirilerek, ortak söylem şöyle ifade edilmiştir:

Her iki olayda da ortak olan, zor şartlar altında hiçbir paye ve karşılık beklemeksizin, yakınındaki insanları gönüllü olarak kurtaran her iki ulusun atalarının gösterdikleri cesaret ve vefadır.

Her iki ulusun da karşılıklı olarak birbiriyle gurur duyması, böyle bir tarihi paylaşmamızdan dolayıdır.

Atalarımızın çabaları ve daha sonraları iki halk arasındaki karşılıklı etkileşimin tesis edilmesi sayesinde iki ülke siyasi, ekonomik, kültürel değişimler başta olmak üzere her alanda ilişkilerini adım adım geliştirmiştir. Japonya'dan Türkiye'ye gelen turistlerin sayısı her yıl artarak 160.000'e ulaşmış olup Japon yatırımcıları da Türkiye'ye gelerek faaliyetlerini artırarak sürdürmektedirler. Ayrıca Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi Projesi, Kaman Kalehöyük Arkeoloji Müzesi'nin inşası projesi gibi geleceğe yönelik sembolik projelerin de sayısı artarak devam etmektedir.

Her ne kadar ilişkimizin mevcut temposu memnuniyet verici olsa da iki ülke arasındaki ilişkilerin daha da gelişmesi için gerekli potansiyelin var olduğuna inanıyoruz.

Bunun için burada bir kez daha, yüzümüzü birbirimize dönmemiz gerektiğini ifade ediyoruz. İki ülkenin, yüzlerini birbirlerine dönerek yeni keşifler ve karşılıklı güvene dayalı ilişkileri temelinde daha fazla alanda ortak hedeflere doğru ilerleyebileceklerini düşünmekteyiz. Asya, Avrupa ve Ortadoğu'nun kavşak noktası olan stratejik bir konumda bulunan Türkiye, bölgenin istikrarında büyük rol oynayan bir ülkedir. Biz bu denli önemli bir dost ülkeyle ortaklığımızı daha da ilerletmeyi arzu etmekteyiz.

"Japonya Yılı" iki ülke arasındaki mevcut dostluk ve işbirliği ilişkileri ile "dost ülke Türkiye"yi bir kez daha ele almak, ilişkileri yeniden yapılandırmak için büyük bir fırsattır.

Günümüz dünyasında her ne kadar büyük ekonomik kriz sürüyorsa da, uzmanların ifadesine göre Japonya, dünyanın

ikinci büyük ekonomik gücüdür. Bunun anlamı, İkinci Dünya Savaşı'nda yakılıp yıkılan Japonya, ABD'nin destek ve tercihi ile artık bölgesel değil küresel bir aktördür. Gücü öylesine etkin bir hale gelmiştir ki, Hindistan ve Çin gibi iki büyük dev aktörün bulunduğu coğrafyada, başta ABD ve AB olmak üzere, hemen tüm güç aktörleri, gerçek rol belirleyici olarak Japonya'yı görmektedirler. Bu nedenle, Türkiye'nin de coğrafi uzaklığa ve bunun yarattığı olumsuz koşullara karşın, Asya coğrafyasında siyasi ilişki ve yakınlığın ötesinde, ekonomik ve teknolojik ilişki kuracağı ilk ülke Japonya olmalıdır. Şu da unutulmamalıdır, Japonya bir süper güç değildir; çünkü her şeyden önce ordusu yok, dış politikada uluslararası platformlarda etkisi olamıyor (bu açıdan bakınca Türkiye çok daha etkili bir devlettir), ekonomik gücü yüksek ama bu da yeterli olamıyor. Japonya 1980-2000 yılları arasında ekonomik bakımdan çok daha güçlüydü çünkü Dünya Milli Hasılası'nın yüzde 17-18'i Japonya'ya aitti. Bugün bu tablo yüzde 8-9 civarındadır. Bu gerçeğe karşın, iki ülke arasındaki ekonomik göstergeler, 120 yıllık ilişkinin olması gereken boyutların çok uzağındadır. Özellikle Türkiye'nin Japon yabancı sermaye yatırımından aldığı pay, Japon yatırımcıların AB'ye yaptığı yatırımla kıyaslandığında çok az olduğu ortaya çıkmaktadır.

Japon sermayesi önce AB ülkelerine gitmeyi, o pazarlara atlama platformu olarak Türkiye'yi görürken, bugün bunun yerini Kafkasya, Balkanlar ve hatta Orta Asya pazarlarına girebilmek için de Türkiye'nin önemli bir zemin olduğunu düşünmektedir.

Japonya açısından bakıldığında da, Türkiye'nin yurtdışı yatırımlarda sonlarda yer aldığı görülmektedir. Türkiye'nin Japon dış yatırımları içindeki payı binde 25 gibi çok düşük bir seviyededir. Türk firmalarının ise Japonya'da doğrudan yatırımı bulunmamaktadır. Hiçbir Türk müteahhitlik firması Japonya'da etkinlik göstermemiştir, yani hiçbir projede yer al-

mamıştır. Öte yandan Çin'de fabrika açıp üretim yapmak kolay, ama Japonya'da bu tür girişimcilik yapmak da çok güçtür. Bunu da belirtmeliyiz. Tüm bu olumsuzluklara ek olarak da, hiçbir Türk firmasının Japonya'da temsilciliği bulunmadığını da ekleyelim. Türk girişimcinin kısa vadede Japonya'ya girme şansı yoktur. Ancak KOBİ'ler konusunda derin deneyimi olan Japonya'nın bu birikiminden yararlanılabilir.

Övünülerek ifade edilen tarihsel ilişki ve dostluğun artık bunun ötesine geçmesi gerekmektedir. Turizmde de durum parlak değil, yurtdışına en çok turist gönderen ülke olan Japonya'dan Türkiye'ye gelen Turist sayısı ortalama 100 bin civarında kalmaktadır. Turist durup dururken bir ülkeye gelmeyeceğine göre, Türkiye ortak strateji üretip ekonomik yatırımlardan önce turizm faaliyetlerini geliştirme yönünde akıl üretmek zorundadır. Japonya'nın dış ticareti Türkiye aleyhine gelişerek devam etmektedir. Ekonomik kriz bir durgunluğa yol açmışsa da, 2008 yılı rakamları dengesizliği ortaya koymaktadır. Japonya'dan yapılan ithalat 4 milyar dolarken, Türkiye'den yapılan ihracat 330 milyon dolarda kalmıştır. Bunu kabul edilebilir bir düzeye getirmenin çözümü bulunmalıdır.

Japon sermayesi otomotiv endüstrisi dışında da yatırıma davet edilmelidir. Örneğin, kimya ve elektronik sanayii gibi alanlarda da Türkiye'de yatırım yapılabilir. Ancak bu, agresif olduğu kadar ürkek olduğu da bilinen Japon yatırımcının, Türkiye'ye yatırım güvencesiyle olur. Türkiye'nin bugün Japonya'ya sattığı en önemli ihracat kalemi "orkinos"tur.

1904 Japon-Rus Savaşı Japonya'nın utkusuyla sonuçlanınca Osmanlı Devleti'nde bayram ilan edildi, resmi tatil oldu. Bu denli içten bir bağlılık sergilendi. Aynı ilgi ve içtenlik Japonya cephesinde de söz konusudur. Japonya Başkonsolos Vekili **Horiguchi Mitsuru** (Cem TV'de katıldığı Alternatif adlı programımda) televizyon programında Atatürk'e du-

yulan ilgiyi şöyle anlattı: *"Japonya'daki dünya tarihini anlatan tüm kitaplarda Atatürk geniş yer tutar. Kendisinden modern Türkiye'nin kurucusu olarak söz edilir. Öte yandan Japon Harp Akademisi'nde kurmay subay adayları ve subaylar maket üzerinde Gelibolu kara muharebelerinin analizini yapmaktadırlar. Buradaki muharebeleri inceleyen askerlerin söylediği şudur: Atatürk bir askeri strateji dehasıdır."*

2010 yılı boyunca **"uzaktaki yakın ülke"** sloganını sıkça duyacağız. Umarız, bugün istenen düzeyde olamayan ilişkinin boyutu, slogan olmaktan çıkar gerçeğe dönüştürülür ve yıllar boyunca da katlanarak devam eder. AB ile ilişkiler bu duruma geldikten sonra, zaten etmeli de.

Mitsuri'nin sözleriyle bitirelim: *"Japonya'da da Çin malları satılıyor. Üstelik çok da kaliteli. Çin'le rekabet yerine Çin'le birlikte yaşamayı öğrenmek gerekiyor. Böyle bakınca, Japonya ile Türkiye'nin birlikte yapacağı çok şey var."*

***

Gelelim kitabın yazım öyküsüne. ***Ertuğrul Firkateyni Faciası***'nı anlatan kitap ya da çalışma sayısı tahminden daha azdır. Fakat bunlar içinde yapılan en kapsamlı ve güvenilir yapıt deniz subayı ve Deniz Müzesi'nin kurucusu Süleyman Nutki'nin 1911 yılında yazmış olduğu kitaptır. Ben de zaten onu esas aldım. Kendisiyle ilgili bilgileri oğlu gemi yapım mühendisi İstanbul Teknik Üniversitesi'nin efsane hocalarından Ordinaryus Profesör Dr. Ata Nutku'dan (ışıklar içinde uyusun) öğrendim. Bildiğim kadarıyla babasıyla ilgili olarak konuştuğu ilk deniz subayı olduğumu söylemişti.

Çok büyük bir şansla ama hiç de tesadüfen olmayan bir seçimle Beşiktaş Deniz Müzesi'ne müdür olarak tayin edildim. Bu onurlu görev için o günkü Deniz Kuvvetleri Komutanı Vural Bayazıt'a minnet duygu ve borcum sınırsızdır. O görev olmasaydı, bu kitap belki yayınlanırdı ama bu denli geniş kapsamlı olamazdı. Çünkü Ankara'da basım-yayım şubede

görevli olduğum Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arşivinden çok yararlanmışken, müdürlüğüne getirildiğim Beşiktaş'taki müzenin arşivinde bulunan hem Osmanlıca arşiv belgeleri ile gazetelerden hem de 1889-1890 yıllarında Hindistan ve Japonya'da yayınlanan gazetelerin tamamından yararlandım. Eksiksiz hepsinin çevirisi yapılıp okuyucuyla buluşturuldu. Yani bu konuda hiçbir eksiklik yoktur.

Yalnız bir konudaki sitemimi sizlerle paylaşmak isterim; son beş on yılda *Ertuğrul faciasını* anlattığı iddiasında olan birkaç kitabın yazarı, bu belgeleri görmediği gibi, 1993 yılında yayınlanmış olan kitabımdan uzun uzun alıntılar yaptıkları halde, kaynaklarını belirtmemişlerdir. Ne yazık ki bunlar içerisinde Bahriye'den emekli subaylar olduğu gibi, tez çalışması yapanlar da bulunmakta. Onlara ne diyeyim ki! Hadi beni bir kenara bırakın, okuyanlarına saygısızlık etme hakkını kendilerinde gördükten sonra, ne denir ki!

1990'ların başında benim açımdan olağanüstü büyük bir tesadüf ortaya çıktı ve dönemin Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın ilk kuşak tek torunu Nazlı Tektaş Hanımefendi'yi (ışıklar içinde uyusun) tanıdım. Bunun bir araştırmacı için ne büyük bir şans olduğunu tahmin etmek kimse için güç olmasa gerek. Nazlı Hanım'ın kızı ünlü işadamımız Vehbi Koç'un sır sekreteri Nida Tektaş Hanımefendi (ışıklar içinde uyusun, maalesef yaşlı anneciğinden daha önce beyin kanserinden yaşamını yitirdi) yardımcı olmak amacıyla çırpındı durdu. Beni Nazlı Hanım'la kim tanıştırdı? Avukat Ali Nur Türetgen beyefendi tanıştırdı. O da kim? Hasan Hüsnü Paşa'nın bir başka koldan gelen 3. kuşak torunu. Bu tanışmanın öyküsü çok uzun, o nedenle burada kesiyorum.

Nazlı Hanım'ı ve büyükannesi Hamide Hanım'ın öyküsünü *Radikal* Gazetesi'nin ilk sayısında yazmıştım. Yazının ana başlığı şuydu: **"Kadın dırdırından ölüme giden Amiral!"**... Hamide Hanım, Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü

Paşa'nın kızıdır ve adını Sultan 2. Abdülhamit koymuştur. Yani kıymetli bir çocuktur.

Nazlı Hanım, Atatürk'ün ünlü *Söylev*'ini Fransızca'ya çeviren ilk sarı basın kartlı kadın gazetecidir. Vedat Nedim Tör'ün asistanı olarak Anadolu Ajansı'nda çalışmıştır. Kendisinden dönemin Ankara'sını ve Atatürk'ü çok dinledim. Duyduğum dedikodular dudak uçuklatan türdendir. Kim bilir, belki de öleceğimi anladığımda yazarım! Nişantaşı'nda Pakize Tarzi Kliniği karşısındaki apartmanda otururdu, çok sıkça beş çayını birlikte içerdik. İncecik porselen demlikte demlenmiş çay ve çöreklerin tadı hâlâ damağımdadır. Çok şık kıyafetleri ve giydiği ipek elbisenin kumaşından yapılmış zarif ayakkabılarıyla gözümden hiç gitmeyen Nazlı Hanımefendi'yi gerçekten çok özlüyorum. *Ertuğrul*'un ve Kafile Komutanı Albay Osman'ın, yani dedesinin öyküsünü birinci ağızdan dinlemek gibi tarifi olanaksız bir şansım oldu. Benim şansım doğal olarak okuyucunun da şansı demektir.

Bir başka şaşırtıcı tesadüfü daha yazayım da bari öykümüz tamamlansın. Yıl 1995, Türkiye'ye dönmemek üzere gittiğim Avustralya'dayım. Yılın son günleri, bir telefon geldi. Karşımdaki zarif sesin sahibi, ne yazık ki ikincisini yetiştiremediğimiz Milli Eğitim Bakanı Hasan Âli Yücel'in kızı Canan Eronat Hanımefendi. İkizi de ünlü şairimiz Can Yücel'dir. Telefonumu arada bir haber yazdığım *Cumhuriyet*'in yazıişleri müdürlerinden Sami Karaören'den almış. Öncelikle şaşırdığımı söylememe izin veriniz.

Asıl bomba, ilerleyen konuşmada ortaya çıktı. ***Ertuğrul***'un birinci süvarisi, yani komutanı Tekfurdağlı Yarbay Ali kendisinin dedesiymiş! Duyarsında çılgına dönmez misin!? Gerçek büyük sürpriz ise, dedesinin mektupları kendisindeydi ve yayınlamak istiyordu. Can Yücel'in arayıp durduğu bu mektuplar hakkında Canan Hanımefendi zarif bir tavırla bana "akıl soruyordu". Aslında çoktan kararını vermişti; benim kita-

bımdan bazı alıntılar yapmak için izin rica ediyordu. Tanrım, nezakete bakar mısınız! Benim açımdan büyük şeref olacaktı. Yarbay Ali'nin karısına özlem ve aşk dolu satırlarla yazdığı 33 tane mektup gün yüzüne çıkmayı bekliyordu. Nitekim Canan Eronat imzalı kitap YKY kitapları arasında çıktı. Böylece Ertuğrul'un öyküsünün bilinmezi kalmamıştı. Bu arada kısa bir bilgi notu daha, Can Yücel'in Kuzguncuk'taki evinde buluştuğumuzda, ***Ertuğrul***'un serüvenini film yapmayı önermişti ancak başaramadık.

Kitabımın ilk ve tek baskısı 1992 sonunda yapıldı. Nedenlerini burada anlatmak istemiyorum, sonrasında yeni baskıya izin vermedim. Aradan 17 yıl geçti. Medyada **" 2010 Türkiye'de Japonya Yılı"** etkinlikleri anlatılıyordu. Bu kitabın yayını için yayınevime söz edip etmemekte birkaç ay tereddüt ettim, bu sırada **"Aynadaki Tarih"** kitabım yayınlanmak üzereydi. Her zamanki gibi kitabın varlığından Vedat Bayrak'la dertleştim. O da, "Niçin yayınlamıyoruz?" dedi ve şimdi yeni eklemeyle ama çok anlamlı bir yılda yayınlanıyor. Yazarının çok mutlu olduğunu söylemeliyim.

Her kitabımda yazdığım dileğimi bir kez daha yineliyorum; "yazarın marifeti okuyucunun iltifatına" bağlıdır.

25 Nisan 2010

Göztepe-İstanbul

Okuyucuyu bilgilendirme: Japonca adların farklı yazımlarla kullanılmış olduğu görülecektir. Örneğin, Oshima, Oşima, Ooshima ya da Nişi Nişi Şimbun, Yiji Şimbun ve Hiey, Hieyi gibi. Bu farklılığın temel nedeni, o günkü gazeteler ve resmi yazışmalardaki yazımların aynen kullanılmış oluşudur. Dogru yazımlar ana metin içinde tarafımdan kullanılmıştır; Oshima, Yiji Şimbun ve Hiey gibi.

BİRİNCİ BASKI İÇİN SUNUŞ

1887 yılında Japonya İmparatoru Mikado'nun amcası olan Prens Komatsu İstanbul'a geldi. Bu ziyaretin amacı, olası bir Japon-Rus Savaşı'nda Osmanlı Devleti'ni Japonya'nın destekçisi olarak görmekti. Gerçi daha önce de (1881 yılında) Japon heyetleri Avrupa'ya gelmiş, ticari amaçlı görüşmeler yapmıştı. Ama bu kez gelişin amacı hem ticari hem de sözünü ettiğimiz desteğin sağlanmasıydı.

Başbakanlık Arşivi'nde bulunan belgelerde, her ne kadar Japonlar *"Avrupalılara verdiğiniz kapitülasyonlardan bize de verin, sizle ticari ilişkiye girelim"* demişlerse de Osmanlılar, haklı olarak bunu kabul etmemekle birlikte yine de gerçek karar nedeni anlaşılamamasına karşın Sultan II. Abdülhamid belki de İngiltere'ye karşı uygulamayı tasarladığı dış politikası gereği Japonlarla ilişkiye girmekte yarar görmüştür. Bunun sonucu olarak da Japonya'ya bir temsilci göndererek armağan ve özel nişan yollamıştır. Fakat Japonlardan farklı olarak, armağanları en büyük şehzade yerine deniz albayı komutasındaki bir gemiyle göndermeyi uygun görmüştür. Bunu da, *"Japonya'ya heyet gönderiyorum söyleminde değil, Deniz Harp Okulu'ndan yeni mezun subaylara eğitim gezisi yaptırıyoruz"* düşüncesi çerçevesinde göndermiştir.

Gönderilen bu geminin adı **Ertuğrul Firkateyni'**ydi... Bu gemi yaklaşık 11 ay süren bir yolculuktan sonra tüm olumsuz koşullara rağmen Japonya'ya varabilmiş ise de, fırtınanın varlığının bilinmesine karşın geri dönüşe geçilmiş ve 16 Eylül 1890 tarihinde Wakayama açıklarında kayalıklarda parçalanmıştır.

Facia bölgesindeki Japon halkı yaralıları kurtarmak için çok büyük iyi niyetle insanüstü çaba harcadı, tüm Japonya'da yardım amacıyla paralar toplandı, iki savaş gemisi yaralıları Türkiye'ye getirdi ve olay bölgesine bir anıt dikildi. Bu anıt, Türk-Japon dostluğunu simgelerken, *Ertuğrul* da ilginç biçimde efsane gemi oldu...

TRT'de (Haziran 1990) izlediğimiz görkemli kutlama ve anma töreni yapıldı. Türkiye de törenlere, bu kez en yeni ve en güçlü savaş gemilerinden birisini yolladı. Bu geminin adı *Turgut Reis* Firkateyni'ydi.

Hem Türkiye hem de Japonya için çok anlamlı olan yüzüncü yıldönümü anısına hazırlanan bu kitap, aslında bir deniz subayı olan Süleyman Nutku'nun 1911 yılında yayınlanmış olan **"Ertuğrul** Fir**kateyni Faciası"** adlı eserini esas alarak, olayları anlatmaya çalışmıştır.

Bu konuda yazılmış eser sayısı çok fazla değildir. Türkiye'de yayınlananları kaynakçada sunduk. Bunun dışında, bizim doğrudan alıntı yapamadığımız ama Japon araştırmacı Kaori Komatsu'nun *"100'üncü YILDÖNÜMÜ MÜNASEBETİYLE ERTUĞRUL FİRKATEYNİ FACİASI"* adlı çalışmasında yararlandığı Prof. Dr. Naito Chishu, Nittokösyöshi, Tokyo 1931, *(Türk -Japon Münasebetleri Tarihi)* adlı eserin, Ertuğrul hakkındaki en ciddi araştırma olduğu belirtilmiştir. Ancak Japonca olarak basılan bu kitaptan doğal olarak yararlanamadık. Fakat Komatsu'nun çalışmasıyla da Japon kaynaklarından yararlanıldığını düşünmekteyiz.

1990 yılının Nisan ayında Prof. Dr. Mim Kemal ÖKE, yanılmıyorsam Millet Kütüphanesi'nden bulduğu, 1911 yılı İstanbul basımlı **Süleyman Nutkî** imzalı bir kitap getirdi. Kitabın adı, **"Ertuğrul Firkateyni Faciası"** idi. Bu eski Türkçe basımlı kitabın çevirisinin yapılarak, ardından günümüz Türkçesinde anlaşılabilinir kılınarak, denizcilik terimleri sözlüğünü ekleyip, *"100. yıl anısına"* yayınlamayı tasarladık. Mim K. Öke bilgi birikimiyle, büyük emek harcayarak kitabı Latin harflerine çevirdi. Daha önce de, İngilizlerin gasp ettiği **"Sultan Osman"** gemisi olayını anlatan bir kitap çalışması yapmıştık. Bu kez de tarihsel örgüye ve ayrıntıya girmeden yalnızca *"Ertuğrul Faciası"nı* hazırlayıp 100'üncü yıl anısına yayınlamak üzere aynı yılın eylül ayında bir vakıf yayınevine teslim ettik. Bu kitap hemen basıldı, ancak yanlışlıkla düzeltme metninin baskıya girdiği son anda fark edildi ve dağıtılmadı. Redaksiyonu yapılmış metin baskıya hazırlandı fakat bu kez de kitap, bu güne kadar gün ışığına çıkmadı. Bir gün yayınlanacağını umarız.

"Ertuğrul Faciası-Türk Japon Dostluğuna İlk Adım" adını uygun gördüğümüz bu çalışma, yukarıda sözünü ettiğim, yalnızca *"facianın"* anlatıldığı kitabın yazılışında kullandığımız kaynakların kesin doğruluğuna inanıp onları sorgulamayışımızdan kaynaklanan bazı hata ve yanlışlıklarını da düzelterek, tarihler tamamen miladiye çevrilerek, yeni bölümler eklenip, genişletilmiş ve bu kez ilk çalışmadan farklı içerikte yayına hazırlanmıştır.

Süleyman Nutku'nun yapıtını ana kaynak seçişimizin birkaç nedeni bulunmaktadır. Bunlar: *"Bu kitap, bir ölçüde olayın daha canlı olduğu bir dönemde yazılmıştır. Yazar, gemi personelinden bazılarını çok iyi tanımaktadır. Kendisi deniz subayıdır. Bunların dışında, yazar, gerçekten değerli bir araştırmacıdır. Pek çok yapıta imza atmıştır. Yüzlerce makale yazmıştır."* Bu niteliklerinden

ötürü de günümüz okuyucusunun tanıyıp bilmesini istemekteyiz.

Dördüncü bölümde, çok önemli bir kültür adamı olduğuna inandığım aydın düşünceli deniz subayı Süleyman Nutku'yu, bulabildiğim bilgiler ölçüsünde tanıtmaya çabaladım. Bu konuda oğlu Ord. Prof. Dr. Ata Nutku'nun çok yardımları oldu.

Bunun yanı sıra Kafile Komutanı Albay (seyir sırasında Tuğamiral) Osman'ın oyun yazarlarını kıskandıracak ölçüde trajik yaşam ve evlilik öyküsünü de, kendisiyle çok keyifli söyleşiler yaptığım ve tanışmayı çok büyük şans saydığım Amiral Osman'ın torunu Nazlı Tektaş Hanımefendi'den öğrenme şansı buldum. Bahriye Nazırı'nın kızı olan karısının **"vıdı vıdısından"** bıkıp usanan bu çok değerli Amiral, bile bile ölüm yolculuğuna çıkmıştır. Eğer bir başka örnek yoksa karısının **"konuşmalarına"** dayanamayıp seyre çıkarak denizlerde ölen ilk ve tek amiraldir. Amiral Osman'ın öyküsü kitabın ikinci bölümünde anlatılmıştır.

Bu kitabı yazarken uygulanan yöntemi de anlatmak istiyorum. Eski harflerle yazılmış olan S. Nutku'nun eserini, bu konuda yazılmış öteki eserlerle ve Deniz Müzesi Arşivi ile karşılaştırarak, eksik ve hatalı gördüğüm bölümleri düzeltmekle birlikte hemem hemen S. Nutku'ya bağlı kaldım ve yer yer yazarımızın duygu yüklü satırlarına hiç ekleme yapmadan aktardım.

"Ertuğrul Faciası", denizlerdeki kazaların ne ilkidir ne de sonuncusu olacaktır. Denizle denizci arasındaki bağ, duygu yoğunluğu, denizcinin denizde ölmesini hiçbir zaman facia boyutuna çıkarmaz. Ancak buradaki **"facia"** betimlemesi, bakımı, onarımı yıllardır yapılmamış geminin Uzakdoğu seyrine gönderilmesinin altında yatmaktadır; aslında bunda da şaşılacak bir yan yoktur. Deniz gücünü Haliç'te ölüme mahkûm eden II. Abdülhamid, bu gemideki Bahriye'nin seçme denizcilerini de ölümün kucağına atmakta bir sakınca görmemiştir.

Yalnız burada bir haksızlığın önüne geçmek için şunu da belirtmemiz gerekiyor: Bu seyir için **Ertuğrul**'u seçen, düzmece raporlar verdiren kişi, o dönemin Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'dır. Padişah, deniz gücüne önem vermediği, denizcilik politikası belirlemediği için suçlanmaktadır.

Bir kez daha altını çizmekte yarar görüyoruz; Ertuğrul kazası ne ilk ne de sondur... Denizler durdukça, gemiler yüzdükçe, denizciler yaşadıkça böyle kazalar olacaktır. Bu olaylardan bir ders çıkarılırsa, teknoloji geliştirilirse, bu tür kazaların olasılıkları azaltılırsa ıstıraplar bir ölçüde dindirilebilir.

Ama ne yazık ki; denizciliğimizin, deniz gücümüzün ve ulusal deniz politikamızın **(böyle bir politikamız hiçbir siyasi hükümet döneminde olmadı)** bugün içinde bulunduğu koşul ve olanaklar, Ertuğrul olayından hiçbir ders alınmadığının en açık kanıtıdır. İşte **"facia"** terimi burada yerine oturmaktadır.

* * *

Bu kitabın yazımında birçok kişinin yardım ve desteğini gördüm. Nazlı TEKTAŞ Hanımefendi'ye Amiral Osman; Ord. Prof. Dr. Ata NUTKU'ya Süleyman NUTKU hakkında verdikleri değerli bilgiler için minnettarım. Türk-Japon Dostluk Derneği Başkanı Doğan SOFRACIOĞLU - dernek üyesi Nuri Savaş DİNÇKAL ve Japonya Büyükelçiliği ilgilisinin yardımlarına teşekkür ederim. Akrabam profesyonel çevirmen Orhan YEŞİLBÜK, Deniz Arşivi belgelerini İngilizcelerinden ve Osmanlıcalarından karşılaştırarak hata yapmamı engelleyip benden daha titizlendi, kendisine minnetim sonsuzdur. Emekli Tuğamiral Vehbi Ziya DÜMER Başbakanlık Arşivi belgelerini yeniden gözden geçirdi, yanlışlıklarımı düzeltti; üstelik bu belgeleri, gözlerinin ameliyatı öncesi okudu; yardımlarını unutmamak benim için bir borçtur. Erol Mütercimler

Nisan 1990 – 26 Ocak 1993
İstanbul – Melbourne – Ankara

GİRİŞ

Türk-Japon dostluğunun bir simgesi haline gelen *"Ertuğrul Firkateyni"* 16 Eylül 1890 tarihinde, Japon denizinde battı. Burada ölen denizcilerimizin sayısı ne yazık ki tam olarak saptanamamıştır. Anadolu'dan binlerce mil uzakta meydana gelen facia sonunda iki ülke arasında dostluk kurulmasında, bu kazadan kurtulan 69 Türk denizcisine Kaşino Köyü halkının olağanüstü iyi davranışlarının payı olduğu yadsınamaz.

Aslında iki ülke, dostluk kurmaya hazırdı ve böylesine bir faciaya dayanacak bir bahane aramıyordu.

Ertuğrul'un Japonya'ya gönderildiği 1889/1890 yılı, İngiltere-Rusya-Fransa-Hollanda tarafından sömürgeler ve sömürgecilik bakımından dünya siyasi ve ekonomik haritasının çizildiği dönemdir. Ancak, Almanya da bir güç olarak belirmiştir ve II. Abdülhamid, İngiltere-Rusya ikilisine karşı Almanya'ya da ılımlı davranmaya başlayacaktır. Bundan sonrası da Alman sömürgeciliğine tam teslimiyet olmuştur.

Tüm saltanatı boyunca dış dünyaya karşı denge politikası sürdürerek imparatorluğu ayakta tutmaya çalışan II. Abdülhamid, 1870'li yıllarda Avrupa'ya açılmaya çalışan Japonya ile ilişki kurmayı da bu politika bağlamında değerlendirecektir.

1876 yılında tahta çıkan II. Abdülhamid, Berlin Konferansı'na kadar İngilizlere çok sıcak bakmaktadır. Bu konferansta Osmanlı aleyhine tavır sergileyen İngiltere, daha sonra Kıbrıs'a sahip oluyor ve Mısır'a asker çıkarıyordu. Gerçek niyetin Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalamak ve Hindistan'ı elde tutmak olduğunu anlayan padişah, bazen Rusya'ya, bazen de Almanya'ya yanaşmıştır. Bu arada İngiltere, hem Kuzey Afrika'da hem de Güney Asya'da, halifeliğin Osmanlılarda olmaması gerektiğini, bu sıfat ve makamın zorla elegeçirildiğini yaymaya çalışıyor; Arap Yarımadası'nda başarılı oluyordu.

Batı emperyalizminin zorlamasıyla ve yarattığı koşullar sonucu II. Abdülhamid "İslamist" politika uygulama yolunu seçiyordu. Fakat bu politika, İngiliz ve Batı basınında "Pan - İslamizm" olarak sergileniyordu. Aslında Pan-İslamist politikaya hiç yanaşmamış ve uygulamamış; hatta bunu uygulamaya kalkanları da etkisiz hale getirmiştir. Ancak buna rağmen, sömürgecilerin basını, ülkelerinin çıkarı doğrultusunda ve bu içerikte yayınları sürdürmüşlerdir.

II. Abdülhamid her ne kadar **"İslamist"** politika gereklerini yerine getirmeye çalışmışsa da, tehdit unsuru olduğunu belli ederek **"Pan-İslamizm"**i de her an uygulamaya sokacak biçimde davranış geliştirmiştir. Aslında İngiltere'yi ürküten de bu olmuştur.

Bu politik koşulların hüküm sürdüğü süreçte Japonya Avrupa'da görünmeye başladı. Meiji döneminde (1868-1912) çağdaşlaşma yolunda reformlar başlatan Japonya Batı'ya geliyor, bu arada Osmanlı ile de ilişki kurma yolları deniyordu. Oysa Japonya'nın Batı'ya gelişinden çok önce Batı Japonya'ya ulaşmıştı.

"1838 Balta Limanı ticaret antlaşmasıyla Osmanlı Devleti'ni dünya serbest ticaret merkezinin çevresine yerleştirip tam bağımlılığa sokmayı başaran Batı kapitalizmi, Japonya'nın da

kapısına dayanmakta gecikmez. 1853'ten başlayarak Japonlar, Amerikan donanmasının tehdidi altında bir-iki limanı açmayı kabul ederler ama yabancıya tepki de şiddetlenir. Topların gölgesinde Japonları Hıristiyanlaştırma çabasına girişen misyonerlerle aşırı açıkgöz tüccarlar öldürülür. Yargı ölçüleri Hıristiyan gözlüğü ve açık pazar ilkesiyle şartlı olan Batı, yumuşak basını bırakır ve Japonları Afrika ve Avustralya vahşileri kadar geri olmakla suçlamaya başlar. Kırım Savaşı (1854-1856) öncesi ve sonrasında varlığı Avrupa tarafından güvenceye alınmış olan ve Avrupalı sayılan Osmanlı Devleti'nin çevirmenleri bu yargıları aynen Türk toplumuna aktarmışlardır.[1]"

"Türklerin, Avrupa'dan aktarılan bilgilerle, Japon ilerlemesine hayranlık duymaya başladıkları sırada iki toplum arasında ilk doğrudan temaslar da başladı. İlk önce hep Japonların Türkiye'ye gelmeleri şaşırtıcı değildir. Çünkü o dönemde herkes Batı'ya doğru bakıyor ve çağdaş uygarlığı öğrenmek için Avrupa'ya gidiyordu. Önce 1871'de Japon Dışişleri Bakanlığı'ndan bir görevli İstanbul'a uğradı. Ondan sonra Avrupa'da geziye çıkan bütün Japon 'tetkik heyetleri' -ki pek çoğu İmparator ailesindendi- programlarına Osmanlı başkentini de katmaya başladılar. Bunun sonucunda Japonya'da Türkler hakkında doğrudan görgüye dayanan bilgiler artarken, Türklerde ise ancak üst düzey Japonları tanımaktan edinilen izlenimler yer etti. Avrupa yayınlarının da katkısıyla, **'otuz yıl önce vahşi olan bu insanlar ne büyük ilerleme kaydettiler'** türü yargıları her fırsatta yinelemek adet oldu.[2]"

1872 yılında *Hakikat* gazetesinde yayımlanan bir makalede, **"Böyle giderse, dünya yüzünde bizden cahil, bizden durgun bir kavim kalmayacak... Yazık ki uygarlık giysilerini giymiş bulunuyoruz..."**[3] cümleleri okunuyordu.

1 Orhan Koloğlu, *Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik* adlı makale, *Milliyet*, 1 Kasım 1990.

2 O. Koloğlu - *Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik.*

3 O. Koloğlu - *Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik.*

Japonlar hakkındaki bu yargılara rağmen, II. Abdülhamid *Ertuğrul*'u, uygarlık alanında yapılan atılımlardan örnek alınması amacıyla göndermiş değildir. 1876 yılında Tanzimat hareketinin reformlarını izlemeyi ve geliştirmeyi de pek düşünmemiştir. Aksine hem Tanzimat'ın sonuçlarını hem de Tanzimat kadrosunu tasfiye etmekle uğraşmıştır.

II. Abdülhamid'in Japonlarla ilişki girişiminin ticari mi yoksa siyasi mi kaygı taşıdığı bilinemiyor.

Ancak Japonların tamamen ticari amaçlarla (üstelik kapitülasyon istekleriyle) Osmanlı devletine temsilciler gönderdiğini bilmekteyiz. Bunda yadırganacak bir yan da bulunmamaktadır. Çünkü Japonya emperyalist bir devlet olma sürecindeydi. Fakat Japonya'nın gerçek politikası Osmanlı'da değerlendirilemedi.

"1881'de taraflar arasında, ilk ticari ilişki kurma girişimleri başladı. Sultan II. Abdülhamid, henüz Avrupa camiası tarafından benimsenmemiş, fakat büyük güç olma yolunda kabul edilen bu devletle, kapitülasyon ayrıcalıklarından arındırılmış bir antlaşma yaparak Avrupa cephesini kırmayı planlıyordu. Oysa Japonlar kafalarına, Batı'nın düzeyine ulaşmak için Batılının her yaptığını taklit etmeyi koymuşlardı ve Osmanlı'nın herkese açık pazarına girmeyi çok istiyor, fakat herkesin yararlandığı haklardan yararlanmamayı anlayamıyorlardı. Eşitsiz koşullarla rekabete girmenin ise ekonomi açısından anlamı olmazdı. Bab-ı Âlî tabii ki, kapitülasyonlarla başına bela olanlara bir yenisini eklemek yanlısı değildi. Buna rağmen ilişkiler tamamen kopmadı. 1887'de Mikado'unun amcası İstanbul'a geldi ve Sultan'a İmparatorun hediyelerini getirdi.[4]"

Çalışmamızın konusu olan "Ertuğrul Firkateyni" de, bu ziyarete karşılık vermek üzere 1889-1890 yılında Japonya'ya gönderildi.

---

4 O. Koloğlu - *Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik.*

Bu yolculuktan yansımalar aslında çok geniş açılımlıdır. Bunlar:

1. *Çizilen rota üzerinde seçilen limanlar "Müslüman" nüfus çoğunluklu yerleşim birimleriydi. "İslamist" politika doğrultusundaki düşünceye göre, Müslümanların yoğun ilgisi gemi üzerinde olacak ve İngiltere'nin o bölgede kurmaya çalıştığı egemenlik, bir ölçüde tehdit edilerek sınırlandırılabilecekti. Böylece, İngiltere'nin Hilafete karşı başlattığı olumsuz kampanyaya bir yanıt verme olanağı doğacaktı.*
2. *Avrupalılara karşı da; kapitülasyonsuz bir ticari ilişki kurulabilir ve bu ilişki sürdürülecektir, mesajı iletecekti. Ancak, bu ilişki kurulamadı. Çünkü Japonya da kapitülasyon konusunda ısrarcı oldu.*
3. *Batı'ya karşı; Uzakdoğu'da yeni dengeler yaratılabilir, Hindistan yolu üzerinde egemenlik ya da en azından engelleyici tavır alınabilir görüntüsü yayılabilecektir.*
4. *Bu yolculuğun Ruslarla ilişki açısından da ilginç bir yanı bulunmaktadır. II. Abdülhamid, hep Rusları karşısına almamak, onlarla bir sorun yaratmamak için uğramıştır. Rus-Japon sürtüşmesine, ufukta olası bir savaş havasına rağmen, bir Osmanlı savaş gemisini Japonya'ya göndermiştir. Hem de bir şehzade ile değil de bir albayın (sonra tuğamiral) kafile komutanlığında. Ancak belgeler ve anılar bu konuya bir açıklık getirmiyor.*

Sonu her ne kadar felaketle sonuçlandıysa da, ancak bu yolculuğun deniz eğitimi ve denizcilik gücü stratejisi bağlamında haklı ve doğruluğu tartışılamaz. Denizler, hem askeri ve ekonomik güçlerin kaydırılabildiği hem de siyasal güç gösterisi yapılabilen alanlardır. Günümüzde bile denizlerde sancak göstermenin ne denli etkili olduğu ortadadır. Kaldı ki, 18.

ve 19'uncu yüzyıllarda, kara yollarının gelişmediği, hava taşımacılığının düşlerde bile olmadığı bu dönemde, deniz yolu en önemli ve etkili ulaşım yoluydu. Bunun ötesinde büyük savaş gemileri çok önemli güç göstergesiydi.

Ertuğrul'un yolculuğunu bu çerçevede ele aldığımızda, kararı doğru bulmaktayız. Ancak, burada karşımıza önemli bir çelişki çıkmaktadır.

Denizlerde güç gösterisine çıkmak için donanma gelişmiş ve gemi teknolojisi ileri olmalıdır. Daha da önemlisi, bu işe kalkışan devletin **"denizcilik gücü politikası"** olmalıdır. Osmanlı'da tüm tarihi süreci kapsayacak bir denizcilik gücü politikası olmamıştır.

1890 yılında, Osmanlı'nın denizcilik gücü ve II. Abdülhamid'in denizcilik politikası ne yazık ki bu seyahati başarıya ulaştıracak düzeyde değildi. Donanmanın Haliç'te çürümeye terk edilmiş olması sonucu Japonya'ya gönderecek gemi bulunamamış. *Ertuğrul*'un arızalı olduğu, bu yolculuğa dayanamayacağı bilindiği halde, Japonya'ya gönderilmiştir. Buradaki ikilemi anlamak çok zordur. II. Abdülhamid hem gemileri çürümeye terk etmiş; hem de bu çürümüş donanmadan gemi seçip göndermiştir.

Ortaya çıkan faciayı göz ardı edersek; II. Abdülhamid'in *Ertuğrul*'un Japonya'ya gidişindeki beklentilere ulaştığı görülmektedir. Ticari ilişki kurulamamakla birlikte, Japonlarla dostane ve sıcak ilişki kurulmuş; Güney Asya Müslümanlarının Halife-Padişah'a ilgilerinin ve saygı duygularının yoğunluğu, Batı'ya, özellikle de İngiltere'ye gösterilmiştir ve bu durum İngiltere'yi çok ürkütmüştür. Bunun sonucu olarak, II. Abdülhamid'e 'Kızıl Sultan' lâkabı takılmıştır. İngilizlerin yarattığı bu imgeye siyasal islamcılar da 'Ulu Hakan' lâkabıyla karşılık vermişlerdir. Her iki betimlemenin saçmalığı ortadadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

JAPONYA'NIN OSMANLI DEVLETİ İLE İLİŞKİ KURMASI

Milletlerin düşünce yapısına köklenmeyen hiçbir şey hiçbir zaman gelişemez

RANKE

II. ABDÜLHAMİD'İN DENİZCİLİĞE BAKIŞI VE DIŞ POLİTİKASI

XIX. Yüzyıl Osmanlı deniz politikası

1878'de Osmanlı-Rus Harbi'nden sonra II. Abdülhamid, Sultan Aziz'in tahttan indirilmesinde toplarını saraya çevirerek önemli bir rol oynayan donanmayı **Haliç**'e hapsetmiş, gemilerin bacalarından duman çıkmasını ve silah talimlerini yasaklamıştır. Çürümeye terkedilen gemilerin çoğunda yağmurlu havalarda şemsiye ile oturulduğu anılarda yayınlanmıştır. 1878'de tersaneye kapatılan bu donanmanın 1897'de "Girit ayaklanması" sırasında Marmara'ya açılması emredilmiş, daha köprüleri geçerken, "*Mesudiye* zırhlısının" üç kazanı patlamış, filonun eratı ise birkaç gün içinde silah altına çağrılmış personelden oluşmuştur.

Binbir güçlükle yola devam edilmiş, "*Osmaniye* zırhlısının" 18 topundan 16'sı kullanılamaz duruma gelmiştir.

1890 Ertuğrul Faciası bile II. Abdülhamid'e uyarı olmamıştır. 1878 yılında donanmaya genç bir teğmen olarak giren deniz subayları meslek yaşamlarını Haliç'te çürümeye terk edilen gemilerde geçirerek, eğitimsiz ve deneyimsiz olarak muharip subay olması istendi. Bunun sonucunda da; 1890 yılın-

da Japonya, 1897'de Girit, 1910-1913'te Balkan, 1914-1918'de Birinci Dünya Savaşları facialari yaşandı.

19. yüzyılda Osmanlı Bahriyesi, üç yüz yıldan bu yana sürdürülen (aslında kuruluştan itibaren demek de yanlış olmaz) politikaların yanlışlığı karşısında, teknolojik yetersizliğe ek olarak, eğitim noksanlığı ve deniz deneyimsizliği içinde yok olup gitmiştir.

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu, gücünü yitirmiş ama hâlâ daha bir denizaşırı imparatorluk görüntüsü veriyordu. O da yalnızca harita üzerindeydi. 15 ve 16. yüzyıllarda üç anakaranın sahillerinde sancak gösteren, Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz'i bir göl haline getiren, Kızıldeniz, Hint Okyanusu, hatta Atlas Okyanusu'nda Osmanlı İmparatorluğu'nun gücünü kanıtlayan donanmadan eser yoktu. Sanki böyle bir donanma hiç kurulmamıştı.

Preveze'de, Cerbe'de utkular kazanan kaptan-ı deryalar (Barbaros, Turgut Reis, Kılıç Ali Paşa vd.) ile yazmış olduğu Kitab-ı Bahriye ve yapmış olduğu haritalarla dünya denizcilik kültürüne büyük katkılar sağlayan Piri Reis, artık yetişmiyordu.

1571 yılında Sokullu Mehmet Paşa tarafından donanmanın başına "Donanmayı Hümayun Serdarı" unvanıyla Pertev Paşa, "Kaptan-ı Deryalığa" ise Müezzinzade Ali Paşa getirilmiş ve İnebahtı'da acı bir yenilgi alınmıştır. Çünkü bu paşaların her ikisinin de denizcilikle uzaktan yakından ilgisi yoktu.

25 yıl süren bir muhasaradan sonra, 1699 yılında kazanılan Girit utkusu sonucunda Venediklilerle imzalanan barış antlaşması, yıllardır ihmal edilen Osmanlı Donanması'nın da sonunun geldiğini gösteren bir belge olarak değerlendirilmelidir.

Bu, aslında, pek şaşırtıcı bir sonuç değildir. Çünkü Osmanlı padişahlarından hiçbiri, denizlerde en güçlü olunduğu dö-

nemlerde bile, kara muharebelerinin tersine herhangi bir deniz muharebesini sevk ve idare etmemiştir. Padişahların deniz savaşlarına katılmamanın ötesinde yalnızca bazı ziyaretler için, o da altı yüz yılı bulan imparatorluk dönemi içerisinde en fazla üç-beş kez denize çıktıkları görülmüştür. Bunlara bağlı olarak deniz ilgi, hak ve çıkarlarını değerlendiremediklerini, ayrıca denizciliğin bir uzmanlık olduğunun bilincini taşımadıklarını rahatlıkla söyleyebiliriz.

Denize, denizciliğe ve donanmaya gereken önemin verilebilmesi için, deniz ilgi ve çıkarının, bir ulusal hedef olarak belirlenmesi gerekli tek koşuldur.

Tarihte deniz ilgi ve çıkarlarının önemini kavrayan ilk devlet olan İngiltere'nin Kraliçesi I. Elizabeth 16. yüzyılda amirallerine verdiği direktifle, İngiliz siyasetinin temelini atıyordu. Direktifin genel ifadesi şöyledir:

"Amirallerim, İngiltere savaşa girdiği takdirde, bu savaşı; savaş sonunda ne düşmanı ne tarafsız devletleri ne de müttefikleri, zengin ve İngiltere'den daha güçlü bir hale getirmeyecek biçimde yönetmenizi istiyorum."

İşte bu direktif, bir ulusal hedef olarak yıllarca uygulanmış ve İngiltere savaşlarda yalnızca düşmanlarını değil, bütün tarafsız devletlerin savaş ekonomilerini durduracak yöntemlerle denizlerdeki ticareti kendi tekeline almıştır. Bu gerçek, devletler için donanma varlığının önemini ve donanmanın görevinin sadece savunma olmadığını bize göstermektedir.

Buna, yaşadığımız çağda en iyi örneği ABD yakın tarihi vermektedir. Birinci Dünya Savaşı'na kadar yalnızca kendi kıyılarını koruyacak bir donanmaya sahip ABD, 16. yüzyılda I. Elizabeth'in verdiği direktife benzer bir atılımla bugün büyük bir donanma ve ticaret filosuna, dolayısıyla da dünya siyasetinde etkin bir güce sahip olmuştur.

İngiltere ve ABD örneklerini göz önünde tuttuğumuzda; tarihimizde denizciliğimizi, deniz ilgi ve çıkarlarımıza bakış

açımızı değerlendirdiğimiz zaman Osmanlı İmparatorluğ'nun tarihten silinip gidiş nedenlerini daha iyi anlayabiliriz.

Osmanlı İmparatorluğu'nun tarihine bakıldığında, 15 ve 16. yüzyılların dışında, Osmanlı İmparatorluğu'nun çok güçlü, ama o derecede güçsüz olduğu dönemleri görebiliriz. Örneğin Sultan Aziz döneminde (deniz ilgi ve çıkarlarını en iyi anlayan padişahlardan birisidir) Osmanlı Donanması'nın dünyada sayıca ikinci güçlü bir donanma olduğu ileri sürülür. Donanma denilince yalnızca gemi sayısını anlıyorsak bu sav doğrudur. Ama donanma denilince yalnızca gemi sayısının düşünülmesi yanlış bir değerlendirmedir. Eğer, bu gemileri kullanacak çok iyi eğitilmiş personel yoksa, donanma görevini yapamayacaktır.

Daha açık bir deyişle, denizi kendi amaçları için kullanamayacak, düşmanın kullanmasına da engel olamayacaktır. Nitekim bu donanma, Ege'de Yunan Donanmasının Harekâtını, dolayısıyla da Girit ayaklanmasını önleyememiştir.

Ertuğrul Firkateyni, 16 Eylül 1890[1] tarihinde Japonya'da kayalıklara çarparak battı. Altı yüz seçme denizcimiz şehit oldu. Bu türden deniz kazaları, faciaları, dünya denizcilik tarihinde yüzlercedir. *Ertuğrul* ne ilk ne de son olacaktır... Ama bu olayın bizi ilgilendiren pek çok yanı var... Aradan yüz yıl geçmiş olmasına karşın, bugün bile aynı sıcaklıkta üzüntü duyuyor; hayıflanıyoruz. O tarihte ise tüm imparatorluk kanlı gözyaşları dökmüştü... Artık çağdaş tarih bilimciliği, olayların oluşumuyla değil de bu olayların çıkış nedenleri ve sonuçlarının yansımaları üzerinde durmaktadır.

1911 yılında yayınlanan ve **Ertuğrul Faciası** bölümünden alıntı yaptığımız kitabın yazarı olan Süleyman Nutku, aydın bir deniz subayı ve onlarca kitap, yüzlerce makale yazan bir

1 Ertuğrul Firkateyni ile Japonya'ya kaç kişinin gönderildiği belli değildir. Öte yandan bu geminin hangi tarihte battığı konusunda da farklılıklar bulunmaktadır. Bu batış tarihi konusundaki çelişkiye, ilgili bölümde yer verilmiştir.

araştırmacıysa da, bu olayın, neden-sonuç ilişkisi üzerinde pek durmamıştır. Bu, Süleyman Nutku'nun eksiği olmakla birlikte, çağının getirdiği ve gerektirdiği bilinçtir.

Hem bu eksiği gidermek, hem de bu konuda yazılmış olan en mükemmel tanık eser diye kabul edilen **"Ertuğrul Firkateyni Faciası"**nı güncelleştirmek amacıyla, Sultan Aziz ve Sultan II. Abdülhamid dönemlerindeki deniz kuvvetlerimizin gücü ve deniz politikalarını olabildiğince inceleyerek, bu çok değerli kitaba bir giriş yaptık.

Bu üzücü olayın II. Abdülhamid döneminde olmasına karşın, niçin olayı Abdülaziz dönemini de ele alarak başlangıç yaptığımızı da kısaca açıklayalım: *Ertuğrul Firkateyni,* Sultan Abdülaziz döneminde yaptırılan gemilerdendir. Sultan Aziz, dönemini çok iyi incelemiş ve İmparatorluğun yaşayabilmesi için deniz egemenliğinin baş koşul olduğu bilincine varmış bir padişahtır. Ama Sultan Aziz'in sahip olmayı tasarladığı donanma, ülkenin stratejik ve ekonomik gereksinmelerini karşılayacak güç ve çağdaşlıkta mıydı? Bu tartışılacak konudur. Fakat ne olursa olsun, Osmanlı'nın son döneminde, III. Selim'den sonra deniz olaylarının önemini kavrayan bir padişah olması nedeniyle, deniz tarihimiz açısından üzerinde çok titizlikle durulması gereken bir devlet adamımızdır.

Sultan Aziz, 25 Haziran 1861 tarihinde tahta geçti. Bu dönem, dünya gemiciliğinde çok büyük yenilik ve aşamaların başlangıç yıllarıdır. Gemilerde yelken devrinden buhar devrine; ahşap tekneden sac tekneye geçilmekte ve gemiler zırhla kaplanmaktadır. Bundan sonraki otuz yıl içinde gelişme baş döndürücü hıza ulaştı. Bilimdeki tüm gelişmeler gemilere uygulandı. Dretnot icat edildi; denizaltı, mayın, infilaklı mermiler, akla gelebilen tüm deniz araç ve silahları bu dönemde bulundu... Ama Osmanlı Devleti; ne yazık ki, bu gelişmelerin ardında kaldı.

Sultan Abdülaziz döneminde denizciliğimiz

19. yüzyılda, Avrupa anakarasında toprak kayıplarına karşın Osmanlı, yine de çok geniş bir alana yayılmış ***"Deniz İmparatorluğu"*** görüntüsündedir. Donanması ve ***"deniz stratejisi olmayan"*** bir ***"deniz imparatorluğudur"*** bu...

Avrupa yelkenden buharlı gemiye geçiyor. Makine çağı başlıyor. El sanatları geleneğinden kopamayan Osmanlı'nın bu yeniçağı yakalaması çok uzun süre alacaktır.

Denizcilikte ilk kıpırdanışın başlangıcı Sultan Aziz dönemidir. Bu dönemde kurulan dünyanın sayılı donanmalarından biri olduğu söylenen Osmanlı Donanması, hangi hedefe yöneldiği belli olmayan bir donanmaydı. Her cins gemi vardı, fakat belli bir tasarıya göre alınmadıkları için belirli bir hedefe yönelememişti.

Sultan Aziz 25 Haziran 1861 tarihinde tahta geçtiğinde henüz 31 yaşındaydı. Aziz, öteki veliahtlardan farklı olarak, sarayda kapalı kalmadan yetişmiş; ülkenin hemen her tarafını dolaşıp sorunlar hakkında bilgi sahibi olmuştur. Bu arada Marmara Denizi'nde kendi özel gemisiyle yaptığı uzun seyirlerde, gemisinin komutanının etkisiyle de deniz sorunlarına ilgi duymuştur. Donanma kurma konusundaki ilk düşünceleri büyük olasılıkla da bu dönemde belirlenmiştir. Nitekim 1863 yılında (tahta çıkışından iki yıl sonra) yaptığı bütçede 95.198.000 altın lira olmasına karşılık, bahriyeye ayrılan pay "Bahriye Nezareti Bütçesi" 24.191.000 altın liradır. Bu da, Aziz'in denizlerdeki hak ve çıkarlara verdiği önemi göstermektedir.

Kurmaya çalıştığı donanma, hak ve çıkarların korunmasına yeterli miydi, değil miydi, bu tartışma götürür bir konu olmakla birlikte, sonraki dönemleri analiz ettiğimizde, belirlenen amaçla uygulamada ortaya çıkan sonucun istendiği boyutta olmadığını görmekteyiz. Fakat sonuç ne olursa olsun,

Osmanlı'nın çöküş döneminde Sultan Aziz'in donanmaya verdiği önem, bir uyanışın ifadesidir. Bu, sürdürülebilseydi sonuç ne olurdu? Sanıyorum ki, imparatorluğun çöküş süresi ve tarihsel süreci daha değişik olurdu.

Abdülaziz tahta çıktığında Osmanlı Donanması'nın durumu

Osmanlı İmparatorluğu'na güçlü donanma kurma girişimi III. Selim zamanında başlamış, bunu II. Mahmut da sürdürmüştür. Ancak bu girişimler çağın koşullarına ve deniz kuvveti kurma gerçekçi planlarına uygun olarak yapılmamıştır.

Sultan Aziz tahta çıktığında Osmanlı Donanması'nda pek çok gemi vardı. Ama bu çokluk yalnızca sayıdaydı, yoksa teknik ve nitelik olarak güçlü bir donanmadan söz edilemezdi.

1853'te, Rus filosu Osmanlı harp gemilerinin önemli bir kısmını tahrip edince, deniz kuvvetleri acınacak duruma girmişti. Acınacak halde olan yalnız deniz kuvvetleri değildi. Bu kuvvetlerle alakalı olan Deniz Okulu ve tersaneler de aynı durumda idi. Kırım Muharebesi esnasında, Osmanlı bahriyesinde müşavir olarak hizmet görmüş olan Adolphus Slade iltimas, rüşvet ve irtişanın tam manasıyla hüküm sürdüğünü yazmaktadır. 1856'da imzalanan Paris Antlaşması'yla Karadeniz, Türkiye ve Rusya için tarafsız bir hale getirildiğinden bu denizdeki tersaneler de tamamıyla atıl bir halde bırakılmış ve Osmanlıların Karadeniz filosu namıyla bir filoları kalmamıştı.[2]

Abdülaziz döneminde donanma

"Abdülaziz tahta çıktığı günden beri, orduya olduğu gibi donanmaya da önem verdi. 1863-1864 yılında kendisine bütçeden ayrılmış olan tahsisatın yarısını donanmanın ıslahına

---

2 Enver Ziya Karal - *Osmanlı Tarihi,* VII. cilt, TTK Basımevi, Ankara, 1983, s. 190.

tahsis etti. Fakat ortaya yeni ve kudretli bir donanma çıkarmak kolay değildi. İlk aşamada İstanbul ve İzmit tersanelerinin ıslahına girişilmekle yetinildi. Zaten birkaç yıldan beri harp gemisi inşasında büyük bir devrim olmuştu. Avrupa devletleri, ahşap gemi yapımını terk ederek zırhlı inşasına girişmişlerdi. Bu yapım ise pahalıya mal oluyordu. Osmanlı Devleti para sıkıntısı içinde bulunduğu için, muhtaç olduğu zırhlıları borçlanmak suretiyle ve İngiltere'den satın alarak temin etmek zorunda kaldı."[3]

"Gerçekte, tarih otoritelerimizin kullandığı biçimde ***'Sultan Aziz Donanması'*** terimini kullanmak kanımızca doğru bir düşünüş olmazdı. Çünkü Sultan Aziz, yalnız donanma yapmak değil ülkeye bir ***'deniz gücü'*** kazandırmak istemişti. Deniz gücünün içinde, gelenekli bir tersane şebekesi, ticaret filosu da vardı. Böyle bir hedefe varmak uzun vadeli bir çalışmaya gereksinme gösteriyordu. Halbuki yalnız donanma yapacağım deyince, Sultan Aziz, borç para ile donanma yapılamaz diye hükümetinin muhalefetine uğramıştı. Hükümdar kendi düşüncelerine aykırı olan görüşlere kulak asmamış, kafasında oluşturduğu tasarıları ısrarla uygulamıştı. Donanma yapmak konusunda Sultan Aziz'in temel düşünceleri nelerdi? Bunları ortaya dökecek belgelerden yoksunuz."[4]

"Veliahtlığı döneminde kendisini, Marmara'da gezdiren ***'Saikî-şadı'*** vapurunun kaptanı (komutanı) Binbaşı Vesim'i, padişah olur olmaz derhal Tümamiral yaparak kendisine yaver almıştı. Amiral Vesim Sultan Aziz'i zırhlı donanma yapmak konusunda etkileyen tek kişidir (üstelik de Pertevniyal Valide Sultan'a rağmen.)"[5]

3 E.Z. Karal - *Osmanlı Tarihi,* VII. cilt, 190.
4 Afif Büyüktuğrul - *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* c. 3, Deniz Basımevi, İstanbul, 1983, s.62.
5 Haluk Şehsuvaroğlu - *Deniz Tarihimize Ait Makaleler,* Deniz Basımevi, İstanbul, 1973, s. 107-326.

"Sultan Aziz hükümdar olduğu zaman, yelken döneminden makine dönemine geçiş açısından, Avrupa yoğun bir araştırma içindeydi. Dretnaut tipi gemiler henüz icat edilmedikleri için zırhlı gemiler çeşitli boyutlarda bulunuyor, her iki bordalarında ve top ambarlarında değişik toplar taşıyorlardı."[6]

"Ordunun ve donanmanın modernleştirilmesine, Türkiye'de büyük Avrupa ülkeleri ölçüsünde bir askeri kuvvet bulundurulmasına çalışan Sultan Aziz, işin parasal yanıyla uğraşmak istemiyordu. Yeni zırhlılar, silahlar siparişini, tersane ve tophanenin ıslahını irade ediyor, bakanların parasızlıkla ilgili şikâyetlerini dikkate almıyordu. Sadrazam Fuat Paşa, padişahın ayda yirmi kese olan tahsisatının yarısını kesmek ve bazı gemileri kıçtankara etmek isterken, Sultan Aziz, Babı Âli'ye İngiltere ve Fransa ayarında bir donanmanın kurulmasını bildiriyordu."[7]

"Parasızlığa, parasal endişelere rağmen türlü fedakârlıklarla, istikrarsızlıklarla padişahın isteği tahakkuk ediyordu. Sultan Aziz orduyu en yeni silahlarla donattı. Donanmayı zırhlı gemilerle kuvvetlendirmişti. Bu arada her silahı dışarıdan getirtmek yerine ülkede imal yoluna gidildi. Tersane ve Tophane fabrikaları o devrin Avrupa'daki benzerleri ile ölçülecek bir mükemmellikte yenilendi."[8]

"Tophane fabrikası son sistem tüfekler ve toplar yapabilecek bir duruma getirilmişti. Tersanede de yeni gemiler ve makineler yapılabiliyordu. Kırım Harbi'nde İngilizlerin kurdukları ve sonradan tersaneye nakledilen Yalı Köşkü Fabrikası ve daha bazı tesisler kolaylıkla takviye olundu. Kasımpaşa'da dünyanın en modern tersanelerinden biri kuruldu. Ayrıca Londra'da yirmi beş kadar zırhlı yaptırıldı. Harp gemilerimize torpido silahı ilk olarak bu dönemde takıldı."[9]

«Sultan Aziz, yapacağı donanmanın, İngilizlerin Akdeniz'deki çıkarlarına dokunmayacak ama Rus ve Yunan

---

6 A. Büyüktuğrul - *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 65.
7 H. Şehsuvaroğlu-*Sultan Aziz*, Çığıraçan Yayınevi, İstanbul, 1949, s. 30
8 H. Şehsuvaroğlu - *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, 30
9 H. Şehsuvaroğlu - *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, 30

Donanması'ndan daha üstün ve daha güçlü bir donanma olması hususunda yol gösterebildi."[10]

"Oysa Sultan Aziz, çevresindeki kişilerin, özellikle kendi yatının kaptanı Hacı Vesim Paşa'nın etkisiyle gereğinden çok büyük bir donanma yapmak yoluna gitti. Bu şekilde, hem yurtta bir gemi endüstrisi kurulamadı, hem de o kadar çok para ve emek harcandı ki, etkileri hâlâ kendini hissettirmekte olan bir donanma aleyhtarlığı (istemsizliği) fikri gelişti."[11]

Donanmanın mevcudu

Kırım Savaşı sırasında tanıştığımız yeni ve çağdaş gemilere ulaşma çabasındaki Abdülaziz, 14 yıl süren padişahlığı süresince, İngiltere'ye, Fransa'ya zırhlılar yaptırdı. İngiltere, Fransa ve Avusturya'da korvetler, İngiltere'de firkateynler inşa ettirdi. İstanbul, İzmit, Gemlik, Mudanya, İskenderiye'de pek çok savaş ve ticaret gemisi yaptırdı.

Tersaneler hem kuruluyor hem de yenileniyordu. Bu arada Kasımpaşa Tersanesi'nde zırhlı korvet yapımına başlandı. İngiltere'den satın alınmış olan *Avnillah* korvetinin bir eşi *Mukaddemeihayır* adı ile 1872 yılında kızağa konuldu.

Aziz, tahta çıktığında elimizde pek çok gemi vardı. Yine çeşitli deniz araçlarımız da bulunmaktaydı... Fakat bunlar, artık çağını bile yakalayacak durumda değillerdi. Ne ilginçtir ki, Aziz döneminde yapılan yüzlerce gemi de kısa bir süre sonra çağın çok gerisinde kaldılar. Bu dönem firkateynleri içerisinde en ünlüsü *Ertuğrul*'dur. Bu ün, gücünden dolayı değil de kızağa konuluşundan çok sonraları Japon denizinde batışındandır.

"Abdülaziz'in yakından alakalanması ile geliştirilen Osmanlı Donanması, bu padişah devrinin sonlarına doğru, 30 zırhlı ve 76 ahşap gemi olmak üzere 106 gemiden ibaretti.

---

10 *Doruk* Dergisi, sayı: 1, s. 450.
11 *Doruk* Dergisi, sayı: 1, s. 451.

Zırhlıların erat toplamı 10.920, top sayısı 173 idi. Ahşap gemilere gelince; erat toplamı 15.188, top sayısı 486 idi. Bundan başka donanma hizmetinde yelkenli harp gemisi de vardı. Yabancılardan borç para ile meydana getirilmiş olan bu filo, devrinin üçüncü filosu olmakla şöhret kazanmıştı. Fakat bu şöhret gemi sayısının temsil ettiği değer yönündeydi. Subayların ve erlerinin talim ve terbiyesi bakımından yapılacak çok işi kalıyordu."[12]

Enver Ziya Karal, gemilerin sayıları hakkında bu bilgileri verirken; Haluk Şehsuvaroğlu, İngiltere'ye ısmarlanan yirmi beş gemi de dahil olmak üzere toplam kırk iki zırhlıdan söz etmektedir.[13]

Öte yandan Deniz Harp Okulu'nun 200. kuruluş yıldönümü nedeniyle yayınlanan *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi* adlı incelemede bu gemiler ve sayılarıyla ilgili olarak daha değişik bilgiler görmekteyiz.[14]

"a) *Aziziye, Mahmudiye, Osmaniye* zırhlıları 1864 yılında İngiltere'ye
b) *Orhaniye* zırhlısı 1865 yılında İngiltere'ye
c) *Asarı Tevfik* zırhlısı 1867 yılında Fransa'ya
d) *Avnillah, Muini Zafer* korvetleri 1869 yılında İngiltere'ye
e) Mısır'ın Osmanlı İmparatorluğu adına Fransa'ya sipariş ettiği iki monitör ve iki korvet 1869 yılında donanmaya katılmıştır.
f) *Fethi Bülent* korveti 1870 yılında İngiltere'ye
g) *İclaliye* korveti 1870 yılında Avusturya'ya
h) *Asarı Şevket* ve *Necmi Şevket* zırhlıları 1870'te Fransa'ya
i) *Mesudiye* firkateyni 1874 yılında İngiltere'ye
j) *Memduhiye* firkateyni 1875 yılında İngiltere'ye

12 E.Z. Karal - *Osmanlı Tarihi*, VII. cilt, 191.
13 H. Şehsuvaroğlu - *Sultan Aziz*, s. 30.
14 Hayati Tezel - *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1973, s. 750.

Bu siparişlerin yanında İstanbul, İzmit, Gemlik, Mudanya tersanelerinde harp ve ticaret gemilerinin yapımı sürdürülmüştür. 1872 yılında inşa edilen, *Avnillah* sınıfı gemilerin eşi olan *Mukaddime-i Hayır* korvetleri; ilk adı *Nusretiye*, sonra adı değişerek Hamidiye olan zırhlı, 1870 yılında *Hıfzırrahman* zırhlısı, 1861 yılında *Hüdavendigar* ve *Ertuğrul* firkateynleri, 1863 yılında *Zuhaf* sınıfı beş korvet ve 1869 yılında *Ziver-i Derya* sınıfı dört gambot yapılmıştır."

29 Mayıs 1876 tarihinde Sultan Aziz tahttan indirildi (indirilmenin nedenleri bu kitabın konusu dışında olduğundan üzerinde durmuyoruz). Tahttan indirilme kararı, amiral gemisi olan *Mesudiye* zırhlısında yapılan toplantıda alındı. Sadrazam Rüştü Paşa, Harbiye Nazırı Serasker Hüseyin Avni Paşa, Bahriye Nazırı Kayserili Ahmet Paşa, sancak gemisindeki toplantıda bir araya gelerek padişahın tahttan indirilme kararını aldılar.

29-30 Mayıs 1876 tarihinde tahttan indirilen Abdülaziz, karadan asker ve harbiye talebesi, denizden de donanma gemilerinin tehdidi altında Sarayburnu yoluyla Topkapı Sarayı'na gönderilmiştir. Modernleştirdiği ordu ve donanma tarafından tahtından indirilen Sultan Aziz, arkasında 25 zırhlı, 100'den fazla ahşap gemiden kurulu sayıca dünyanın ikinci büyük donanmasını, top fabrikalarıyla birlikte modern bir tersane ve Batı ayarında birkaç askeri fabrika bırakmıştır.

1866 yılında kurulan topçu, porsun, serdümen ve ateşçi gedikli sınıfı, 1867 yılında taş bina olarak tadil edilen Divanhane binası, 1869 yılında yapılan Valide kızağı, dikilen sabit maçuna ve kazılan büyük havuz Abdülaziz devrinin icraatlarındandır.

Tersanelerimizde gemi yapılmaya başlanmıştı. Makineleri Avrupa'dan gelse de, "montaj" olsa da, zırhlılar tezgâha konulmaya başlanmıştı. Tophane fabrikasında da son sistem toplar, tüfekler imal ediliyordu.

Aziz'in, çevresindeki bilim ve gelişme düşmanlarıyla savaşarak kurduğu donanma gemileri, toplarını saraya çevirince her şey anlaşıldı... Abdülaziz yerini Sultan Murat'a bırakıyordu. Bu son, donanmayı da çöküşe götürecek Sultan II. Abdülhamid'in deniz politikasının başlangıcıydı diyebiliriz.

Bazı deniz tarihi araştırıcıları Sultan Aziz dönemindeki donanma için "müze donanma" derler. Bazıları da, Aziz'in yaptığı çok büyük hataydı; borçla donanma yapılır mıydı, derler. Ne olursa olsun Aziz, denizlerdeki hak ve çıkarlarımızın bilincine varmıştı, ülkenin olanakları ölçüsünde önlemler almaya çabalıyordu. Belki teknik olarak değil ama sayısal olarak İngiltere'den sonra dünyanın en büyük ikinci donanmasına sahip olmuştuk.

Şu bir gerçek ki, Aziz tahttan indirilmeseydi, Osmanlı makine çağına geçebilecekti.

Araştırıcı Nejat Gülen'in saptamasına göre, **"Abdülaziz 20. yüzyılda gelişmekte olan ülkelerin uyguladığı, önce ithal, sonra montaj ve ithal ikamesi ve yerli muhteva oranını artırma yöntemlerini o zaman uyguluyordu; Osmanlı toplumu neredeyse makine çağına geçiyordu. Eğitime de önem veriliyordu"**[15]

Sonuç olarak şunları söyleyebiliriz: Yöntemin doğruluğunu yanlışlığını tartışmadan altını rahatlıkla çizebiliriz ki, Abdülaziz gemi sanayiini kuruyordu. Hiç şüphesiz bu sanayi İngiltere ve Fransa ile boy ölçüşecek nitelikte olmazdı ama yine de kurulabilirdi.

Yine yadsınamayacak bir gerçek de, Abdülaziz'in denizin, denizciliğin ve bugün hâlâ daha farkına varamadığımız deniz hak ve çıkarlarının farkına varıp söz sahibi olmanın çabası içine girmiştir. Ancak ülke gerçeği ve gücü o kadarına yetmiştir.

Abdülaziz döneminde, dünyanın içinde bulunduğu uluslararası politika ortamında bir saldırı donanması kurması

---

15 Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, Kastaş Yayınevi-İstanbul, 1988, s. 138.

beklenemezdi. Bir savunma donanması kurulmalıydı. Sultan Aziz de bunu yapmaya çalışmıştır ama tam bilinçli olarak hareket edilmediği için bu nitelikte bir donanma da gerçekleştirilememiştir.

Abdülaziz'in büyük borçlanma altına girerek kurmaya çalıştığı deniz gücü, muhaliflerin gayretleriyle ulusal düzeyde bir tepkiye, daha doğrusu donanma istememeye dönüşmüştür.

II. Abdülhamid'in denizcilik politikası

Kısa süre tahtta kalan Sultan Murat, ruh sağlığı bozulduğu için indiriliyor, yerine Sultan II. Abdülhamid geçiyordu. **33** yıl sürecek olan saltanatındaki uygulamaları, bugün bile tartışma konusu bir padişah olacak olan II. Abdülhamid, yılların emeği donanmayı, Haliç'e demirleterek çürütecekti... **Ertuğrul Firkateyni faciası;** Balkan Savaşı hezimeti; Birinci Dünya Savaşı yenilgisi ve Kurtuluş Savaşı dönemi yoksunluğu; hep donanmanın çürütülmesi sonucu ortaya çıkmış gerçeklerdir. Baş etkenlerdir demiyoruz ama, en önemli etken ve yönlendirici olduğunun özellikle altını çiziyoruz.

Sultan Abdülhamid'in deniz politikası üzerinde uzun uzadıya durulacaktır. Ama bir kez daha, padişahın donanmayı Haliç'te çürümeye terk etmesinin nedenlerini sıralayalım. Deniz tarihi araştırıcısı, Amiral Afif Büyüktuğrul'a göre, bu nedenler dört temel başlık altında toplanıyor:

1. **Donanmanın, kendisini de, amcası Aziz gibi tahttan indireceği korkusu.**
2. **Donanmayı yenilemek ve yaşatmak, borçlanmak demektir. Osmanlının eski borçlarını temizlemek, yeniden borçlanmamak arzusu.**
3. **Ruslara ödün vermek.**
4. **İngilizlerle dost geçinmek.**

Bunların hepsi geçerli olabilir ama en geçerli neden kurulan donanmanın Osmanlı-Rus (93) Harbi'nde hiçbir varlık gösteremeyişidir. Çünkü borçlanarak yapılan donanma, bu savaşta hiçbir yararlık gösteremedi. Bunun üzerine de halk, haklı olarak paraların boşa gittiğini, donanmanın bir işe yaramadığını söylemeye başladı. Aynı dönemde saraydaki paşalar da donanmaya yabancı olunca, donanma kaçınılmaz olarak çürümeye mahkûm edildi. İşle *Ertuğrul Firkateyni*, çürütülen bu gemilerden bir tanesidir. Bedeli altı yüze yakın denizcinin canıyla ödendi...

Sultan II. Abdülhamid anılarında deniz politikasını şöyle anlatıyor:

"İstanbul Konferansı göstermişti ki, Abdülaziz Han'ın orduyu ve donanmayı güçlendirme yoluna girmesi, büyük devletleri telaşlandırmış ve bu teşebbüs hayatına mal olmuştu. Daha sonra kopan Rus Muharebesi ordunun güçlendiğini ortaya koymuştur. Eğer hanedana başkaldıran subaylar ve hanedana bağlı subaylar meselesi olmasaydı Rus ordularını durdurabilecek ve zaferi kazanabilecektik. Demek orduya verilen emekler boşa gitmemişti.

Buna karşılık bu muharebe, donanmanın sayı üstünlüğüne rağmen bir iş göremediğini de ayrıca ortaya koymuştur. Çünkü bizim gemilerimizin hemen hepsinde İngiliz çarkçıbaşılar vardı. Bu çarkçıbaşıların bazılarını muharebenin başında değiştirmek istediğimiz zaman, İngiltere elçisi saraya koşmuş ve bu teşebbüsün İngiltere'ye itimadımız olmadığı biçiminde yorumlanacağını açıkça söylemekten çekinmemiştir. Öyleyse, bir donanmamız yok demekti. Çünkü donanma, hem Fransızlarla İngilizleri bize düşman ediyor hem de savaşta bir işe yaramıyordu. Faydası olmayan fakat mazarratı (zararı) olan bir şeyi muhafaza etmek aklın icabı dışındadır. Donanmayı Haliç'e çektirdim ve böylece Fransız ve İngilizlere, Akdeniz'de kendileri ile boy ölçüşmeye

niyetimiz olmadığını anlatmış oldum. Gerçekten bu tedbir uzun süre İngilizleri ve Fransızları bizimle uğraşmaktan uzak tutmuştur."[16]

II. Abdülhamid'in çürüttüğü donanmaya karşılık kendisini savunmak için söylediği bu sözlere eklenecek herhangi bir yorum olmasa gerektir... Bu sözler, imparatorluğun deniz hak ve çıkarlarının, padişah tarafından hangi boyutta ve bağlamda anlaşıldığının ya da anlaşılamadığının en açık kanıtıdır.

Donanma, **Haliç**'e 1877 yılında tıkıldı... 1890 yılında *Ertuğrul* faciası ortaya çıktı... 1897 yılında da Yunan isyanı patladı... Bu isyanda, donanmanın içler acısı durumu, Sultan II. Abdülhamid'i harekete geçmeye zorladı. Ancak, II. Abdülhamid'in bu hareketi donanmanın güçlendirilmesinden çok, ısmarlanan gemilere ödenecek paralarla Batı'lı devletlerle çıkar ilişkisi kurarak, savaşı önlemek politikasının gereğiydi.

Donanmanın 1897 Yunan Savaşı'nda içine düştüğü içler acısı durumu, hem eldekilerin onarılmasının hem de yeni gemilerin alımının kaçınılmaz olduğunu gösterdi. Geç kalınmış olmakla birlikte harekete geçildi. Bazı gemiler onarıma alındı.

Onarımı yapılan gemiler: *Mesudiye* zırhlısı (1901'de İtalya'da), *Asarıtevfik* zırhlısı (1906'da Almanya'da), *Muinizafer -Avnillah ve Fethibülend* korvetleri (Haliç Tersanesi'nde İtalyan Ansaldo tersanesi ustalarınca yapıldı).

Bir yandan da yeni gemi siparişleri verildi. Bunlar: *Hamidiye* kruvazörü (1903'te İngiltere'ye), *Mecidiye* kruvazörü (1903'de ABD'ye), *Drama* kruvazörü (1903'de İtalya'ya), *Berkisatvet* ve *Peykişevket* kruvazörleri (1906'da Almanya'ya), *Taşoz, Basra, Samsun* ve *Yarhisar* muhripleri (1906'da Fransa'ya), *Sultanhisar, Demirhisar, Sivrihisar* ve *Hamidiye* torpidoları (1906'da Fransa'ya), *Yunus* ve *Berkefşan* torpidobotları (1906'da İtalya'ya), 7 adet gambot (1906'da Fransa'ya) *Ertuğ-*

16 İsmet Bozdağ, *Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, İstanbul 1986, s. 71.

rul ve *Söğütlü* yatları (1903'de İngiltere'ye). Bu gemilerle, yeni bir filo, yeni bir donanma kurma girişimleri söz konusudur hiç kuşkusuz.

Fakat uzun yıllardır ihmal edilen tersane ve personel eğitimleri, büyük bir engel olarak ortaya çıkmıştır. Aynı dönemde hem içeride hem de dışarıda önemli siyasi gelişmeler yaşanıyordu. 1908 yılı Mayıs ayında Sisam'da Rumlar ayaklandılar. Beş gemi gönderildi ama gemi komutanları ne yapacaklarına karar veremedikleri için başarısız olundu. Ancak 31 Mayıs'ta duruma hâkim oldular.

23 Temmuz 1908'de II. Meşrutiyet ilan edildi. Bu arada, Bahriye bütçesi için 33.271.000 lira tahsisat isteniyordu. Ama bütçe verilmedi. Gemilerin bakımı onarımı, personelin kıyafetlerinin yenilenmesi, havuzların elden geçirilmesi gerekiyordu. 13 Nisan 1909 tarihinde de 31 Mart olayı patlak verdi. Ardından 28 Nisan'da II. Abdülhamid tahttan indirildi.

Kruvazörleri almak zorunda kalan II. Abdülhamid'in muhrip ve torpido botlarla filo kurmaya yönelmesi, kıyı savunmasına yönelik bir deniz stratejisi uygulamak istediğini göstermektedir. Halbuki 1897 Yunan Savaşı, torpido botların zırhlı gemi koruması olmadan bir işe yaramadıklarını göstermişti.

Gerek yenilenmeye çalışılan; gerekse yenisi sipariş edilen zırhlı ve kruvazörler de, öteki devletlerin donanmalarına göre güçsüz bir filo oluşturuyordu. Üstelik bu gemilerin silahları alınarak **Haliç**'e demirletiliyordu.

Saltanatı süresince yedi Bahriye nazırı değiştiren II. Abdülhamid, Abdülaziz'in tahttan indirilişini unutamayacak, kuşku ve kuruntularının tutsağı olarak, deniz gücü kurmaktan hep kaçınacaktır.

Savaş bahriyesini güçlendirmekten kaçınan II. Abdülhamid, ticaret filosunu da geliştirmemiştir. Tersanelerin kapatılmasıyla birlikte liman yapılmasına da izin vermemiştir.

Eğer İzmir, Selanik, İstanbul limanları geliştirilseydi, buralarda oluşacak deniz ticaret ve sanayi tüccarları, imparatorluğun çözülüş ve çöküşünü çok daha farklı bir sürece sokabilirlerdi.

Sultan II. Abdülhamid, her ne kadar yeni gemiler almak yoluna gittiyse de personelin eğitimi konusuna gereken önemi vermedi. Bu, ayrıntılarına bu kitabın kapsamında giremeyeceğimiz kuşkuculuğunun bir sonucuydu. Yapılması gerekip de yapılmayanların eksikliğini ve acısını, Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı'nda çok acı biçimde yaşadık.

II. Abdülhamid'in dış politikası

Her ne kadar *Ertuğrul*, Japon sularında batmışsa da, bu konunun üzerinde durulmakla birlikte, bu gemiyi o sulara gönderen II. Abdülhamid'in bu seyahatten beklentilerinin üzerinde de durmalıyız.

Sunuş bölümünde altım çizdiğimiz "yeni mezun subaylara eğitim gezisi", gerçek amacı saklayan bir perdedir. Gerçekte padişahın neyi amaçladığını, hangi hedefe varmak istediğini, ancak dönemin uluslararası ilişkilerini gözden geçirerek ortaya koyabiliriz.

II. Abdülhamid döneminde, dünya siyasetinin akışına yön veren iki devlet vardı: İngiltere ve Rusya. Bu arada Almanya'nın gelişmesi de tüm dengeleri değiştiriyordu. Tanzimat'ın ilanından soma II. Abdülhamid'e kadar geçen sürede Osmanlı devletinin resmi dış politikası çok açık biçimde İngiliz yandaşlığı olmuştur. Niyazi Berkes buna **İngiliz peykliği** demektedir.

1830'larda İngiltere ve Rusya arasındaki muhalefet gittikçe ciddileşirken, Osmanlı Devleti Rusya aleyhinde fakat İngiltere lehinde olma yolunu seçmiştir. İngiltere Osmanlıların Doğu Akdeniz'de Rusya'ya karşı duvar görevi görmesini istemekteydi. Bu maksatla Osmanlı İmparatorluğu'nu kendi

egemenliği altına sokmaya çabalıyordu. Ekonomi bakımından da 1838 Ticaret Antlaşması'ndan sonra, Osmanlı İmparatorluğu hızla yarı sömürge haline gelmekteydi. O zamanki paşaların düşüncesi İngiltere taraftarı olmakla devletin varlığını sağlamak idi. II. Abdülhamid de saltanatın ilk günlerinde İngiltere'ye karşı ılımlı davranmak yolunu tutuyordu.[17]

1876-1908 yılları arasındaki Osmanlı dış politikasının en temel ilkesi "devletin kendi haline kalması" özlemi olarak verilebilir. Sultan II. Abdülhamid'in sürekli yaklaşıp yok olan bir serap gibi peşinden gittiği amaç bu olmuştur. Bu amaca ulaşmak için üç ana sorunun kavranması gerekmekteydi. Birincisi Osmanlı sultanının siyasi alanda dış müdahaleyi en aza indirmeye çalışmış olduğudur. İkincisi devletin ve toplumun yaralarının sarılması için barış ve tarafsızlığın zorunluluğunu idrak etmesidir. Üçüncüsü iç ve dış politikanın bu dönemdeki birlikteliğidir. Bu çerçeve içinde hareket eden II. Abdülhamid "demokratik" olmayan ve daha ziyade "otokratik" bir devlet ve toplum anlayışına sahipti. Amaçlarına ancak kendi yöntemleriyle ulaşabileceğine ve devlet otoritesinin kendi şahsıyla süreceğine inanan sultan, ondan önceki hükümdarların aksine herhangi bir sadrazam ya da dışişleri bakanına "Vekâlet-i Mutlaka"yı bahşetmekten çekinmiştir. Bu anlayış dış politikayı bizzat yürütmesine yol açmıştır.[18]

1877 (93 Harbi) İngilizlerin telkiniyle başlatıldı ve Ruslara karşı ağır bir yenilgi alındı. Sultanın dış politikada ilk deneyimlerini İngiltere'nin bu boş vaatleri oluşturmuştu.[19]

Ama 93 (1877) Harbi denilen Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Abdülhamid'in dış siyaseti değişmişti. Savaş sırasın-

---

17 Kaori Komatsu - 100'üncü yıldönümü münasebetiyle *"Ertuğrul Firkateyni Faciası"* AJAMES No:5 1990. s. 131 - Bu makale Deniz Müzesi arşiv uzmanı Nurcan Bal'dan sağlanmıştır.

18 Selim Deringil - *II. Abdülhamid'in Dış Politikası* - Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, c. 2, İletişim Yayını-İstanbul, 1985, s. 304.

19 S. Deringil - *II. Abdülhamid'in Dış Politikası*, 304.

da ve daha sonra Berlin Konferansı'nda İngilizlerin siyasetini anlayan II. Abdülhamid, onlara güvenemeyeceğini öğrenmiş bulunuyordu. Padişahın İngilizlere olan güvensizliği ve nefretini değiştiremez hale getiren, 1882'de İngiltere'nin Mısır'ı işgali idi. Artık bundan sonra İngiltere, II. Abdülhamid için Rusya'dan daha tehlikeli bir düşman olmuş ve onun iyi idare edilmesi, dış politikasının birinci konusu olmuştur. Bu adımın sebebi, sadece Osmanlı Devleti'nin dış siyaseti üzerindeki önderliğinin, pro-İngiliz paşalardan II. Abdülhamid'e geçmesinden dolayı değildir. Asıl önemli olan neden ise, bu dönemde İngiltere'nin dünya ekonomisindeki tek egemenliğinin nihayet sona erip az gelişmiş ülke pazarları üzerinde kapitalist Avrupa devletlerinin arasındaki şiddetli rekabetin başlamasından da kaynaklanmaktadır. Nitekim artık dünya, Osmanlı İmparatorluğu'na pro-İngiliz siyasetini sürdürmesine müsaade etmiyordu.[20]

II. Abdülhamid de bu değişmenin farkındaydı. Kendisi hatıratında, onun tahta geçtiği yıllarda, Birleşik Almanya'nın gelişmesinin Avrupa kuvvetler dengesini bozduğunu, bütün devletlerin dış politikalarında büyük değişiklikler gerektirdiğini söylemektedir. Fransa'nın kendi güvenliğini sağlamak için Rusya'ya yaklaştığını, bu nedenle Osmanlı ülkesindeki ihtilaflarda daima Rusları desteklediğini, Rusların da kuvvetli komşuları Almanların hesabını yapmaya başladığını söyleyen Sultan, şöyle devam ediyordu:[21]

> ***Yalnız İngiltere, adalarına ve üstün donanmasına güvenerek Bismarck Almanya'sıyla pek ilgilenmedi. Hatta bundan yararlanarak öteki Avrupa devletlerinin kendi güvenlikleriyle uğraşmasını fırsat bilip Akdeniz'de Osmanlı toprakları üzerinde ve Asya'da, yeni haklar sağlamak yolunu tuttu. (...)***

---

20 K. Komatsu - *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 132.
21 K. Komatsu - *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 133.

Benim tahta çıktığım yıl İngilizler Hindistan'ı ele geçirmişlerdi. Bir yandan Hind yolunun güvenliğini sağlamaya gayret ediyorlar, bir yandan Çin'e, Orta Asya'ya girmeye çalışıyorlardı. Ruslar da bu yıllarda gözlerini Orta Asya'ya çevirdiler. Bu yıllarda Fergana'yı alarak Hotand [Hokand] Hanlığı'nı ele geçirdiler (...) Apaçık görüyorum ki, Avrupa'nın büyük devletleri kendi aralarında dünyayı bölüşmeye çıkmışlardı. Bölüşecek ülkeler arasında Osmanlı mülkü de vardı. Ben bu kuvvetlerin önünde tek başına duramazdım. Gücümüz yetmezdi. Yapabileceğim tek şey, aralarındaki rekabetten yararlanıp her birine daha büyük lokma ümidini dağıtarak birini ötekine düşürmekten ibaretti.

"Şimdi II. Abdülhamid'in bu yorumu ile gerçekten uyguladığı siyasetin nasıl bir şey olduğunu, onun saray siyasetini en yakından görmüş insan olan sabık Mabeyn Başkâtibi Tahsin Paşa'nın hatıratından anlıyoruz. II. Abdülhamid'in İngiltere ve Rusya'dan son derece endişe etliğini, özellikle İngiltere'yi daha tehlikeli gördüğünü, bu iki devlete karşı tedbir olarak Almanya'ya yaklaştığını yazmaktadır. Tahsin Paşa'nın ifadesine göre Abdülhamid'in dış siyasetindeki amacı, ***'Rusya'yı idare etmek, İngiltere ile asla mesele çıkarmamak'*** idi."[22]

O tarihte Ruslar, Osmanlılar ile uzun süre devam ettirmiş oldukları zıtlıktan hiçbir sonuca varamayacaklarını 'aksi takdirde kayıplarının daha fazla olacağını nihayet fark etmeye başlamışlardı. Eğer Rusya, Osmanlılara karşı baskısını devam ettirirse, Büyük Devletler Boğazları uluslararası idareleri altına alabileceklerdi. Bu ise Rusya için, uluslararası konferanslarda kendi önderliğinin kaybedilmesi demek oluyordu. Bunlardan dolayıdır ki II. Abdülhamid, Ruslara karşı Osmanlı dostluğunun pahalıya satılabileceğine kanaat etmiştir. Öte yandan İngiltere'den de artık hiçbir şey beklenemeyeceği, an-

---

22 K. Komatsu - *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 133

cak Osmanlı Devleti'nin bu devlete tek başına karşı çıkamayacağı, kısa zamanda kuvvetli başka bir dosta gereksinmesi olacağı belli idi.[23]

Burada sorunu üç devlet (İngiltere, Almanya ve Rusya) ile olan ilişkiler içinde toplarsak, en tehlikeli olan İngiltere'ye asla doğrudan karşı çıkmayıp Almanya ve Rusya'ya yaklaşmasıyla onu durdurmak, Rusya'ya karşı Osmanlılarla iyi geçinmesinin değerini kabul ettirecek şekilde onu yumuşatmak; II. Abdülhamid'in dış siyasetindeki amaçları bunlardan ibaret idi.[24]

II. Abdülhamid'in muhtıra-ı hümayunları dış politikasında ana unsurun "İngiltere kuşkusu" olduğunu ortaya koymaktadır. İngiltere'nin "dostluğunu" Hindistan'ı iç etmeden Hint nizamlarına karşı uyguladığı politikaya benzeten II. Abdülhamid İngiltere'nin etkisini başka devletlerle dengelemeye çalıştı. Ancak II. Abdülhamid'in basit bir "denge politikası" uyguladığını söylemek yanlıştır. Döneminin politikası günden güne ayarlanmakla birlikte bazı genel parametrelere kesinlikle bağlıydı ve bunların rehberliğinde tavır ve hareket tayin olunuyordu. Bu parametreler şunlardır: a) Uluslararası ilişkilerde "kutuplaşma" ya da "bloklaşmalardan" uzak durmak, b) Diplomasiyi birincil derecede önemli görmek, c) Büyük devletlerle ilişkileri "frenlenebilecek" mertebede tutmak ve sonu belli olmayan ilişkilere girişmemek. d) Mümkün olduğunca savaştan kaçınmak.[25]

Büyük devletler arasında 19. yy.'ın sonunda oluşmakta olan "kamplardan" birine katılınması sürekli olarak çevresindeki devlet ricalince telkin olunmasına karşın II. Abdülhamid "meslek-î bî tarafı" da sebat etmeye çalışmıştır. 1882'den sonra İngiltere'nin artık "dünyadaki tek devlet" değil de, "birkaç devden biri" haline gelmesi bu politikaya yardımcı olmuştur.[26]

---

23 K. Komatsu - *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 133
24 K. Komatsu - *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 133
25 S. Deringil - *II. Abdülhamid'in Dış Politikası*, 306
26 S. Deringil - *II. Abdülhamid'in Dış Politikası*, 306

Diplomasinin önemi somut askeri gücün yokluğunda büsbütün ön plana çıkmıştır. Diplomasinin nelere kadir olduğu Berlin Kongresi'nde görülmüş, çarpışan taraflar bol kan ve para akıttıklarıyla kalmışlar, "seyirci" konumundaki devletler ise önemli kazançları diplomasi yoluyla elde etmişlerdir. Dolayısıyla sultan Batı'ya karşı diplomasiyi kullanmış ve sürekli olarak Avrupa ülkelerine "beynelmilel hukuk"u vurgulayan çıkışlar yapmıştır. Tüm uluslararası girişimlerde meşruiyet öğesine önem verilmiş, Osmanlı Devleti'nin "kadim hukuku" (geçmişten kaynaklanan hakları) vurgulanmıştır.[27]

Büyük devletlerle ilişkilerde "dostluğun" kolaylıkla "hamiliğe" dönüşebileceğini bilen II. Abdülhamid bu tür ilişkilerde bir "ast-üst" anlayışının hâkim olmasından kaçınmıştır.[28]

1877 Savaşı'ndan sonra Osmanlı Devleti'nin çok uzun bir toparlanma devresine ihtiyacı olduğunu görmüş ve elinden geldiğince savaştan uzak durmuştur.[29]

II. Abdülhamid'in Panislamcı politikası

"Panislam" deyiminin siyasal literatürde kullanımı, Pangerman, Panslav, Panhellen, Panisraelit (siyonizm şekline dönüşmeden önceki hali) gibi yayılmacı ve eylemci akımların pek yaygın olduğu 19. yüzyılın son 30 yılında belirmiştir. Bütün İslam dünyasının Hıristiyan sömürgecilere karşı ortak eylem korkusu'nun ürünüdür. Bu nedenle Müslümanların en doğal içgüdüsel davranışlarının arkasında bile bir şeyler arama psikozuna dönüşmüştür. Ancak, emperyalizmin bilinç düzeyi ve bilimsel olarak geleceğe bakabilme yeteneği dikkate alınırsa bilinçli bir korku olduğunu kabul gerekir.[30]

---

27 S. Deringil - *II. Abdülhamid'in Dış Politikası*, 306
28 S. Deringil - *II. Abdülhamid'in Dış Politikası*, 306
29 S. Deringil - *II. Abdülhamid'in Dış Politikası*, 306
30 Orhan Koloğlu - *Dünya Siyaseti ve İslam Birliği, Tarih ve Toplum*, sayı 83, İletişim Yayınları, İstanbul, 1990, s. 13

Berlin Kongresi'nden sonra imparatorluk tebaasında Müslüman çoğunluğun ortaya çıkmasıyla Osmanlı Devleti önemli bir dönüşüm geçirmiştir. Tanzimat döneminin "Osmanlılık" ideolojisi dini değil, coğrafi kökenlere göre tebaayı sınıflandırıyor, böylece birlik yaratılacağı umut ediliyordu. II. Abdülhamid döneminde ise tam tersine dini temellere göre sınıflandırılan tebaa sultan ve halifenin şahsına bağlı kılınıyordu. II. Abdülhamid'in dine bakışı en başta politikti. Ondan önceki sultanların "halifelik" unvanını yeterince vurgulayamadığını düşünüyor ve özellikle Arap eyaletleriyle bağlarını sıkıştırmayı amaçlıyordu. Bu amaca hizmetten Arap eyaletlerinin ulema ve memurları imparatorluk tarihinde görülmemiş derecede yüksek rütbelere terfi ettiriliyor ve sultanın şahsi hizmetine alınıyordu. Aynı nedenle Arap eyaletlerindeki birçok tekke ve zaviyeye vergi ve askerlik muafiyeti tanınıyor ve para yardımı yapılıyordu.[31]

II. Abdülhamid'in Müslümanların yaşadığı coğrafya ile ilişkisini Panislamcılık olarak yayan yalnızca İngiltere değildi. Almanya, bu ideolojiyi sistemleştirmeye de çabaladı. Fakat II. Abdülhamid'in böyle bir politik amacı olmadığı için, bu tez uygulamaya geçemedi, düşüncede kaldı.

"Berlin Kongresi'nden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun resmi ideolojisi durumuna gelen Panislamizm, bir bakıma Avusturya-Macaristan'daki imparatorluk milliyetçiliği - Kaiserreich nationalismus'u andırır. Ülkenin Asya ve Afrika'daki son parçalarını bir arada tutmak, Rumeli kıtasını çoktan gözden çıkarmışa benzeyen Osmanlı yöneticilerinin tek amacı olmuştu artık. Şimdi imparatorluk halklarının çoğu İslam dininde olduğuna göre onları ancak halife bir arada tutar ve diğer dünya Müslümanları da kurtarılarak bu bayrak altında birleştirilebilirdi. İşte Almanya, bu ölü doğan ideolojiye sarıldı, daha doğrusu onu destekler göründü. Panislamizm'in

---

31 S. Deringil - *II. Abdülhamid'in Dış Politikası*, 306

mantıki ve gerçekçi olduğuna inanır görünen bir politik tutum takındı ve hatta Alman doğubilimcileri bu tezi destekleyen araştırma ve yayın faaliyetine giriştiler."[32]

II. Abdülhamid'in tahta geçtiği 1876 yılından itibaren uluslararası politika arenasında çok hızlı değişimler yaşanmaya başlanmış, *Ertuğrul*'un gönderildiği 1890 yılına gelindiğinde ittifaklar, devletlerin iç işlerine karışma; sömürgecilik, üst düzeye çıkmıştı.

Bu uluslararası ortam koşullarında II. Abdülhamid İslamizmi ana politika olarak benimsiyordu. Bunun dışında özellikle İngiltere'ye karşı Almanya ile ilişkiye girip bağlaşık ya da en azından tavır birliği geliştirmenin yolları aranıyordu.

19. yüzyılın sonları İngiltere ve Rusya'nın Asya'da, İngiltere'nin Kuzey Afrika'da hızla yayıldıkları süreçtir. Bu durumda, bu bölgeler üzerinde çıkar uman Fransa ve Almanya ile de çekişme başlıyor, hızla çatışmaya doğru gidiliyordu. İngiltere Almanya ile Fransa da Rusya ile bağlaşık olmaya olanak ve ortam yaratılıyordu.

Bu koşullar altında Alman İmparatoru II. Wilhelm 2 Kasım 1889'da İstanbul'a geldi. Daha önce altı çizilen bir konuyu bir kez daha yinelemek gerekiyor: II. Abdülhamid Almanya'ya yakınlaşmayı İngiltere'nin siyasetini engellemek için gerekli görüyordu. Bu arada Kafkasya ve Orta Asya'da paylaşım kavgası süren Rusya-İngiltere ikilisinden, Rusya'nın da, Osmanlı- İngiltere ile bağlaşık olabilir kuşkusundan arındırılması gerekiyordu. II. Abdülhamid'in bu politikayı, zaman zaman Panislam tehdidini gündemde tutarak başarıyla uyguladığını söylemek hata olmaz.

II. Abdülhamid'in Panislamist anlayışı, Batılıların özellikle de İngiltere'nin yaymağa çalıştığı gibi İslami yayılmacılık ya da İslamları cihat bayrağı altında toplamak değildir.[33]

---

32 İlber Ortaylı - *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 1983, s. 119

33 Geniş bilgi için bkz. C. Eraslan-*II. Abdülhamid ve İslam Birliği*.

"İslâm toplumları İttihad-ı İslâm, Vahdet-i İslâm deyimlerini kullanmışlardır, fakat Panislâm bunların karşılığı değildir. Arapça 'vahdet' kökünden türetilen bütün sözcüklerin Allah'ın tekliği ile ilgili bir içeriği vardır: vahdet, tevhid gibi. Nitekim İttihat da tasavvufta Allah'a yakınlık, Allah'da birleşme anlamlarında kullanılır. Dolayısıyla İttihadı İslâm deyimini ümmet kavramına sahip bir toplumun bakışı açısından değerlendirmek gerekir. İttihat = Birlik = Union basitleştirmesinden Panislâm'a ulaşmak kolaydır, ama gerçeği yansıtmaz. Dikkat edilirse 19. yüzyılda bütün İslâm düşünürlerinde, hem siyasal hem de kültürel açıdan dünyaya egemen olan –ve Müslümanların alt edemeyeceklerini fark ettikleri– 'Teslisçi Hıristiyanlara karşı' bir de dini kaybetmenin endişesinin başladığı görülür. Bir Müslüman için temel ilke ise, Allah'ın Birliği, vahdet'tir. Siyasi nitelikli birleşmeler içinse 'İttifak' sözcüğünün tercih edildiği bilinir. Nitetim 'İttihad-ı ârâ' değil 'İttifak-ı ârâ' denir. 19. yüzyıl sonlarında İslâmî yayınları izleyip Batı dillerine çeviren resmi görevlilerin bu tür zorlamalı, hatta yanlış çevirileri yüzünden hayli yanlış politikalar oluştuğu biliniyor. Örneğin Hindistan'da **İctihad** sözcüğü **Cihad** diye anlaşılmış **Müctehid**'lere de kutsal savaş lideri denmiştir. Bundan doğan karmaşanın önemi kuşkusuz küçümsenemez. Tımar'ın mutlaka Feodalite olduğunda ısrarın da, ne kadar enerji kaybettirdiği biliniyor."[34]

"O dönem Avrupa'sının düşünce tarzı öyleydi ki, Cemalettin Afgani'nin Mısır milliyetçiliği ve Arap Hilafetçiliğine varan eylemi bile Panislâm diye nitelenmiştir. II. Abdülhamid'e gelince; resmi organı olan *Tercüman-ı Hakikat*'te –1881'e kadar– her fırsatta başta İngiltere, Avrupacılığa bağlılığa ve Panislâmcı eğilimlerin reddine rastlanır."[35]

---

34 O. Koloğlu, *Dünya Siyaseti ve İslam Birliği* - agd. s. 13
35 O. Koloğlu, *Abdülhamid Gerçeği*, Gür Yayınları, İstanbul, 1987, s. 183

"II. Abdülhamid'in Pan-İslâmcılığı ne Pan-Slavizm'e karşı bir politika, ne de bütün dünya Müslümanlarını birleştirecek bir hayaldi. Realist bir politikacı olan Abdülhamid'in Pan-İslamcılığı Arap şeyhlerine, mehdilere, Mısır hidivlerine, Mısır ve Suriye Arap, Yemen separatizm akımlarına karşı çevrilmiş bir Pan-İslâmcılıktır. Bunların dışındaki çevrelere doğru yaptığı hareketler, Osmanlı İmparatorluğu dışındaki büyük İslâm dünyasından Osmanlı hilâfetinin prestijini sağlayacak eylemlerdi."[36]

"II. Abdülhamid'e yakıştırılan cinsten olan Pan-İslâm siyaseti, gerçekte, Avrupa gazetecilerinin ve politikacılarının Avrupa, özellikle, İngiliz emperyalizmine karşı Asyalı ve Afrikalı halkların gösterdiği direnme olaylarının altında II. Abdülhamid'in politikasının yattığı kuşkusunun bir ürünüdür. İttihadı İslâm üzerine yazılar, II. Abdülhamid'in düşmesinden (1908) sonra, Avrupa'daki bu konu üzerine oluşan düşünceleri benimseyen ve ciddiye alan yazarlar tarafından yazılmış, üstelik İttihat ve Terakki siyaseti de onu benimseyerek İngiliz emperyalizminin karşısına onunla çıkmaya kalkmıştır."[37]

İngiltere ile olan ilişkide üzerinde durulması gereken bir sorun daha vardır ki, o da Hilafet sorunudur.[38]

"Osmanlı Devleti de siyasi şartlar gereği daha 1517'de elde ettiği bu unvanı ancak XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren etkili olarak kullanmaya başladı. Bütün bunlara rağmen, Batı'nın anladığı ve korktuğu manada bir 'Pan-İslâmizm' hareketini gerçekleştirecek gücü yoktu. Ancak sömürgeci devletlerin korkusunu görünce bunu bir tehdit unsuru olarak kullanmak II. Abdülhamid tarafından gerçekçi bir yaklaşımla uygulandı. Batılı araştırmacılar Osmanlı belgelerini kullanmadıkları için saldırgan anlamda bir **pan** hareketinin imkân

---

36 Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Doğu-Batı Yayınları, İstanbul, s. 356

37 Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, 357

38 K. Komatsu, *II. Abdülhamid'in Dış Politikası*, 143

dışı olduğunu anlayamadılar. Osmanlı Devleti'nden sömürge durumundaki Müslüman yerleşim merkezlerine giden her Müslüman'ı Pan-İslâmist ajan olarak, sömürdükleri topraklardaki en ufak muhalefet hareketini de Osmanlı padişah-halifesinin patronluğunda gerçekleştirilmiş bir Pan-İslâmist isyan hareketi olarak tarif ettiler. O kadar ki, II. Abdülhamid'e muhalif olarak Afganistan'a ve benzer Müslüman memleketlere kaçanların da büyük kısmı halifenin ajanı olarak tanımlandı. Bunun da ötesinde bu dönemdeki faaliyetlerin yanı sıra son günlere kadar hangi seviyede olursa olsun (fert, sosyal cemiyet, devlet) iki Müslüman'ın herhangi bir konudaki işbirliği yine bu şekilde nitelendirilmektedir."[39]

"Burada hemen XIX. yüzyılın ikinci yarısında İran, Afganistan ve Osmanlı Devleti dışında bağımsız Müslüman devleti kalmamış olduğunu, bunlardan İran ve Afganistan'ın da Rusya'nın nüfuzu altında bulunduğunu, Müslüman desteğinin bu oluşumlar nedeniyle Osmanlı Devleti üzerinde yoğunlaştığım belirtelim. Osmanlı padişahının aynı zamanda halife olarak dini, maddi ve manevi desteğin yoğunlaşmasında çok önemli bir etkendi."[40]

İngiltere'de başlayıp Avrupa'ya yayılan Sanayi Devrimi'nin üretim fazlası-hammadde açığı ilişkisi sonucu sanayileşen Batı için ideal bir sömürü bölgesi olarak görülen Afrika, XIX. yüzyılın başından itibaren sömürgeciler arasında pay edilmeye başlanmış, yüzyılın sonunda pastadan pay alamayan Avrupalı kalmamıştı.

"Afrika'daki faaliyetler iki ayrı yönde gelişme göstermiştir. Osmanlı Devleti Kuzey Afrika'da Tunus, Trablusgarp ve Mısır gibi idari birimlere sahipti. 1881'de Tunus'un Fransızlar, 1882'de Mısır'ın İngilizler tarafından işgali Osmanlı'nın uluslararası siyasette çaresizliğini yinelerken devletin dış

---

39 C. Eraslan - *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, Ötüken Yayınevi, İstanbul, 1992, s. 395

40 C. Eraslan - *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 395

siyasetinde ve Müslüman halkının vicdanında derin etkiler yaptı."[41]

"Osmanlı yönetimi kuzeyde etkili Senusî tarikatını her bakımdan destekleyerek emperyalist tehlikeye karşı örgütlü İslâmi direnişin arkasında yer aldı. Orta Afrika'da yer alan Müslüman kabilelerin emperyalistlerin misyoner faaliyetlerine ve yayılmacı keşif seferlerine karşı başlattıkları direnişte Avrupa kamuoyuna Osmanlı idaresinde bir Pan-İslâm hareketi kâbusu yaşattı. XIX. yüzyılın başından itibaren İngiltere'nin sömürge yönetimi kurduğu Güney Afrika'da ise Müslümanların Osmanlı Devleti ve halife ile kurdukları manevi bağ bu siyasetin en özgün tezahürlerini teşkil etmektedir. İngiliz tebaası Müslümanların aradaki binlerce kilometrelik mesafeye rağmen manevi liderleri İslâm halifesi ile kalben bir arada olma arzuları İngiliz yönetimini devamlı rahatsız eden unsurların başında gelmekteydi."[42]

"Ancak, Hilafet kurumunun vurgulanmasıyla Panislâmizm arasındaki farkı gözden kaçırmamak gerekir. 'Emr-i Hilâfet' imparatorluğun kendi tebaası olan Müslümanlara yönelik bir politik araçtı. Panislâmizm ise imparatorluğun kendi tebaası olmayan ve çoğu kez Hıristiyan devletlerin sömürgeleri konumunda olan halklara yönelik bir propaganda vasıtasıydı. II. Abdülhamid gibi gerçekçi bir devlet adamının gerçekte ve pratik olarak dünya Müslümanlarını birleştireceğine inandığını düşünmek güçtür. Sultan için **"devlet"** her zaman "din"den daha önemliydi. Panislâmizm'in önde gelen savunucularından Cemaleddin Efgani'ye mesafeli davranılmış ve devlet hizmetine alınması kendisinin sürekli ısrarına rağmen ertelenmiş, alındığı zaman da talî (sıradan) görevler verilmiştir."[43]

"1877'de Hindistan'da imparatorluk kuran, 1880'lerde Mısır'ı işgal eden, Arabistan'ı da ele geçirme emelinde bu-

---

41 C. Eraslan - *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 394
42 C. Eraslan - *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 394
43 S. Deringil - *II. Abdülhamid'in Dış Politikası*, 307

lunan İngiltere için, İslâm siyaseti oldukça önemli bir konu olmuştur. Bundan dolayıdır ki, sadece unvan olarak kalmış gibi görünse de, Osmanlı Padişahı'nın bütün Müslümanların Emiri, yani Halifesi olması uygunsuz bir şeydi. İşte İngilizler gözlerini Arap Hilafeti kampanyasına çevirmişler. 19 Ekim 1876'da Londra'da neşriyatına başlayan Osmanlı Hilafeti'ni kabul etmeyip kendi haklarından bahseden Arapların sözcüsü **"Mir'ât al-Ahwâl"** gazetesine mali yardımda bulunan İngilizler, bundan sonra Arapların anti-Osmanlı kampanyasını olumlu bir şekilde desteklemeye başlamışlardı. Kendi basınında da **"Times"**, **"19th Century"** gibi önde gelen gazete ve mecmualar, **"Hilâfet makamı, kanuna uygun olarak Osmanlıların eline geçmeyip zorla kaçırılmıştır"** diye kampanya açmışlardı. Böylece İslâm dünyasını, Türkler ile Arapları ikiye bölmek istiyorlardı. Arap Hilafeti meselesi aslında, Osmanlı İmparatorluğu'nun idaresi altında bulunan Arapların milliyetçilik akımından meydana gelmiştir. Ama İngilizlerin bu fırsattan faydalanarak özellikle basın organları vasıtalarıyla bu sorunu kışkırttırdıkları da bir gerçektir."[44]

"Kolayca tahmin edilebilir ki, Abdülhamid de İngilizlerin bu davranışlarına karşı tedbirini düşünerek fırsatını aramaktadır. **Resmi amacını Japonya'ya iade ziyareti ve Deniz Harp Okulu öğrencilerinin tatbikatı olarak göstererek,** Abdülhamid, Panislâmizm hareketine karşı endişeli bulunan Avrupa diplomatlarına ve basınlarına bu işe karışma fırsatını vermeyip bir yandan da Süveyş, Aden, Bombay, Kolombo, Singapur, Saygon, Hong Kong gibi Panislamizm propagandası için en faydalı olan yerleri seyahat programı içinde tutmuştur."[45]

"II. Abdülhamid'in Japonya ile ilişki kurma girişimi bazı Avrupa çevrelerine hemen Japonları İslam'a davet şeklinde yorumlanmıştır. Ve işin garibi bazı İslamcı çevreler de sonra-

---

44 K. Komatsu - *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 143
45 K. Komatsu - *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 144

ları buna inanmış, II. Abdülhamid'in aklından bile geçmeyecek amaçları yakıştırmışlardır. Kuşkusuz bu yakıştırmalarda halkın, gösterdiği coşkulu kabul büyük etken olmuştur. Türk askerlerini sömürgeci askerler kadar savaş teknolojisine sahip görerek gurur duymak; özgür toprak sayarak gemide namaz kılmak; camilerde, propaganda ile yıkılmak istenen Osmanlı Halifesi adına hutbe okumak; bir yandan bu toplumlardaki esirlik bunalımının derecesini, diğer yandan da Avrupalıların 'olası bir Panislâm' eyleminden neden korktuklarını kanıtlar."[46]

Şunu da eklemeliyiz ki, bir kaplumbağa hızı ile yol alan geminin karşılanmalarındaki coşkuda ne II. Abdülhamid'in ne de Türk tarafının bir rolü vardır. Halkın içinden gelen bir gösteriydi: Sömürgecileri asıl korkutan da bu olmuştur.[47]

Ertuğrul'un Japonya gezisi, İngiliz ve Hollandalılarca yine (amaçlı olarak) Panislâm çerçevesinde değerlendirilmiştir.[48]

"Ertuğrul hakkında şimdiye kadar çıkmış olan yazıların çoğu, **'Tâlim gemisi ifadesi: Türk-Japon dostluğunun gelişmesini istemeyen Rusları kışkırtmamak için bir bahane idi'** diyorlardı. Fakat bu tür bakış, sonradan meydana gelen Rus-Japon Harbi'nin tesirinden gelmiştir. Aslında o zamanki Rusya, daha ziyade Türk-Alman yakınlaşmasından endişeleniyordu. Türk-Japon ilişkileri ise o kadar mühim görünmüyor olsa gerektir. Bunu en iyi şekilde anlatan, Rusların Ertuğrul'a göstermiş olduğu ilgileridir. Zamanın Rus Sefiri A.I. Nelidov, Dışişleri Bakanı Girs'a gönderilen raporunda şöyle diyordu:[49]

> ***Bu kere gönderilecek olan Ertuğrul Firkateyni'nin asıl maksadı ise, Kızıl Deniz ve Arabistan sularında Osmanlı bayrağının dalgalandırılması, bir de çok sayıda Müslüman-***

46 O. Koloğlu - *Abdülhamit Gerçeği*, 206
47 O. Koloğlu - *Abdülhamit Gerçeği*, 206
48 O. Koloğlu - *Abdülhamit Gerçeği*, 204
49 K. Komatsu - *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 144

ların bulunduğu Hindistan'da da aynı gösterilerinin yapılması üzerindeki Sultan'ın emelidir. (...) Ertuğrul Firkateyni, Hindistan'ın bazı limanlarında, yerli Müslümanların (İngilizler ise onların Sultan'a olan manevi itaatlerini kırmak için hiç durmadan çalışmaktadır) manevi güçlerini ve Sultan'a olan sadakatlerini artırmak için duracaktır."

Ertuğrul'un Japonya'da kaldığı süre içinde de, Japonya'da bulunan Rusların *Ertuğrul* mürettebatına çok iyi muamelede bulunduklarını Osman Paşa kendi mektubunda yazmaktadır. Kazadan sonra ise, Alman kruvazörü *Wolf*ün hemen olay yerine gidip kurtarma hareketine çalıştığını görünce, Japonya'daki Rus sefiri, onunla yarışacakmış gibi, Japon hükümetine kazadan kurtulanların Rusya yardımıyla Türkiye'ye gönderilmesi önerisinde bulunmuş. Türkler bunu kabul etmemiş iseler de, adı geçen Rus Sefiri'ne nişan vermek suretiyle teşekkür etmişlerdir.[50]

Bu bilgilerin gösterdiği gibi *Ertuğrul*'un gönderilmesi hiç de Rusları rahatsız etmemiştir. Öyle ise, *Ertuğrul*'un gönderilmesinin bütün amacı, sadece İngiltere'ye karşı bir tedbir idi. Bunda iki fayda vardı ki, birincisi, o zamanki uluslararası ilişkilerinde İngiliz-Rus dengesinin bozulmaması, ikincisi ise, İngilizlerin Osmanlı aleyhindeki Hilafet kampanyasını etkisiz kılmak için bir karşı atak idi.[51]

İslamcılığın sonuçları

İslam uygarlığının mirasçılarının 19. yüzyılın ortalarından başlayarak karşılaştıkları çıkmaz son derece açık bir sorun, İslam olmadan İslam kalmak sorunuydu. Yani, İslam toplumunun siyasal ve entelektüel önderleri, bir yandan uzun yüzyıllardan beri İslam uygarlığının tekdüzeliğini sağlamış olan Şer'i Hukuk'un dayanılmaz sertliklerinden kaçınıp öte

---

50 K. Komatsu - *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 145
51 K. Komatsu - *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 145

yandan bir yolunu bularak Batı karşısında İslam toplumunun kültürel kimliğini sürdürmek zorundaydılar.[52]

Günümüze dek en çok destek gören tek tepki Batı'nın dilde ulusçuluk anlayışını modern, laik ulusal devletler yaratmanın dayandırılacağı temel olarak benimsemek oldu. Fakat bunun da İslam toplumunu birçok küçük ulusa bölmek gibi bir etkisi olacaktı ve bu uluslardan hiçbiri, bir olasılıkla, İslam toplumunun yakın zamanlara kadar süren gururlu konumunu yeniden gerçekleştirebilecek büyüklüğe ulaşamayacaktı. Ayrıca ulusçuluğun İslam'ın evrenselciliğiyle uyuşmaması gibi bir özrü daha vardı. Bu nedenle, İslam hocaları ve vazcılar, artık Hazreti Muhammed aracılığıyla açıklanmış olan Tanrı'nın istemine uymaya bile çalışmayan bir rejimi mutlaka kınayacakları için, bir İslam topluluğunu yöneten hiçbir çağdaş, laik düşünceli hükümet, halkının yürekten desteğine sahip olamazdı. Bu yüzden ulusçuluk, çağdaş hükümet ve düşünce birimleriyle uyumsuzluğu nedeniyle, İslam'ın geleneksel dünyasını bozucu Batı etkilerine karşı başarılı bir biçimde uğraşılmasını güçleştiren Şer'i Hukuk kadar elverişsiz bir araç olarak kaldı.[53]

İslam devletleri, çaresizliklerinin apaçık ortaya çıkmasından sonra bile, Batı'nın etkilerine karşı güçlü ve atak bir tutum takınamadılar. Ne de olsa Müslümanlar, Allah'ın dünyayı yönettiğine ve dilerse İslam imparatorluklarını yıkıp Muhammed'in izleyicilerini bir imansızın yönetimine boyun eğmek zorunda bırakabileceğine kuvvetle inanmışlardı. Bu inanca göre sofu birinin Tanrı'nın sırrına erişmez amacının ortaya çıkmasını beklemekten başka yapacağı şey yoktu. Eğer bir değişiklik yapılması zorunluluğu varsa, yapılacak herhangi bir değişikliğin Kuran'ın hükümlerine daha sıkı uyulması yönünde olması, yani ilk İslamcılığa güçlü bir püriten dönüş hareke-

---

52 William H. Mc Neill - *Dünya Tarihi*, Kaynak Yayınları, Çev. Alaeddin Şenel, İstanbul 1985, s. 390

53 W. Mc Neill - *Dünya Tarihi*, 390

ti olması gerektiğini öne sürmek, mantığa uygun bir düşünce öne sürmekten başka şey değildi. On sekizinci yüzyıldan beri Arabistan'da üslenmiş olan Vahabi reformcularının öne sürdükleri görüş buydu. İslamlığın temel vaatleri ve varsayımları göz önüne alınırsa, aslında bu düşünceye karşı çıkma olanağı yoktu. Vahabi reformculuğun özel ve kişisel düzeydeki uygulamalarından öte siyasal düzeyde herhangi bir pratik uygulaması Arabistan Çölü dışında hiçbir yerde söz konusu olmamışsa da, Hindistan'daki ve başka yerlerdeki birçok duyarlı ve ciddi Müslüman böyle bir düşünce çizgisinden etkilendi.[54]

33 yıl süren II. Abdülhamid'in iktidarına farklı eleştiri getirenlerden birisi Niyazi Berkes'tir; toplumsal devrimlerin oluşum sürecini araştırırken şu değerlendirmeyi yapıyor:

"II. Abdülhamid rejiminin efsaneye ve yalana dayanan ideolojisi göz önündeki gerçeklerin rağmına (tersine), kahramanca bir inatçılıkla otuz üç yıl sürdü; Türk toplumu Batı uygarlığının şahmerdanı altında sıkıştırıla sıkıştırıla teneke gibi kupkuru, ipince bir hale getirildi. Türk toplumunu bu hale getirdikten başka toplumsal düşün hayatını da kuruttu; üstelik Batıcılığı da, Osmanlıcığı da, İslamcılığı da adamakıllı dejenere ederek üçünün de iflasını meydana çıkardı. Üçünün de Türk toplumunun kalkınmasına yetersizliğini, ona hiçbir faydası olmadığını ispat etli. Batıcılığın da İslamcılığın da anlamsızlıklarını kavramak isteyenler bu devri bu açılardan incelemelidirler, ondan çok şeyler öğrenebilirler. Burada çok kısaca bunları birer birer kaydedelim:[55]

"1) II. Abdülhamid döneminin Batıcılığı, Tanzimatın başlattığı Batıcılığın daha da kötü devamı olmuştur. Devlet de, toplumda ekonomice Batı uygarlığının kölesi haline geldi. Peykçilik (peyk: sömürge, uydu) politikasının kucağında başlayan Tanzimat Batıcılığı, böylece Avrupa uygarlığının ağırlığı altında can verdi.

---

54 W. Mc Neill - *Dünya Tarihi*, 390

55 Niyazi Berkes - *Batıcılık, Ulusçuluk ve Toplumsal Devrimler*, Yön Yayınları, Ankara, 1965, s. 79-81

"2) II. Abdülhamid döneminin İslamcılığı da aynı derecede iflas etti. Kapıları Batı ekonomisine apaçık duran bir toplumda bir İslâm uygarlığı kurulamayacağını korkunç bir şekilde ispat elti. İslâmcılığın, güya Batı siyasi kudretine karşı gelecek diye İslâm âleminde yürütülmek istenen kampanyası, Batı uygarlığına karşıt bir İslâm Enternasyonali yaratma yerine, Hindistan'a mı olur, Arap memleketlerine mi olur, nereye gittiyse, ne hikmetse, oralarda Türk hilafetine düşman İslâm milliyetçilikleri yarattı. Elbette, emperyalist Avrupa'nın valileri, oryantalistleri ve okulları armut toplamıyorlardı.

"3) II. Abdülhamid dönemi Osmanlıcılığı da iflas ettirdi. Balkanlar'da Bulgar, Sırp, Yunanlı ayaklanmaları, Rum kilisesinin azgınlıkları, Ermeni nasyonalistlerinin çete ve tedhiş hareketleri ile çiçeklendi. Türkten gayrı bilcümle tab'a-i şahane, Çerkeslere varıncaya kadar milliyetçilik sevdasına koyuldu. Avrupa'da Hıristiyan katl-i âmcısı bir kızıl sultan efsanesi yaratılmasına yol açan olaylarla bütün Türk ulusuna dünya ölçüsünde kötü bir şöhret kazandırıldı. Türk aydını tuhaf bir duruma düştü; istibdat aleyhine çalışırken kendini başka milliyetlerin istikal davalarına hizmet eder durumda buldu. En ünlü hürriyet şairimiz, Avrupa tab'alı ve bir Avrupa sefirinin himayesinde olan bir Ermeni nasyonalistinin attığı bombayı takdis eden bir şiir yazmak mevkiinde kaldı."

İslamcılığı uygulanamaz bulanlar olduğu gibi, o günün koşullarında bunun uygulanmasını kaçınılmaz bulanlar da var.

"Osmanlı Devleti'nin 1876-1908 arası dönemde II. Abdülhamid tarafından uygulanan politikaları hakkında pek çok değerlendirmeler yapılmakla beraber bunlar arasında en fazla yankı uyandıranı Yusuf Akçura'nınki oldu. Osmanlı Devleti'nde Tanzimat ile başlayan Osmanlıcılık, İslamcılık ve Türkçülük akımlarını değerlendirdiği 'Üç Tarz-ı Siyaset'inde Akçura, sakıncalarının faydalarından fazla olduğu gerekçesi ile İslamcılığı uygulanamaz bulmuştu. Mustafa Kemal de

ünlü *Nutuk*'unda bu meseleye temasla *'Biz Pan-İslâmizm yapmadık. Belki yapıyoruz, yapacağız dedik'* diyerek, hadisenin mahiyeti hakkında bize ıpucu vermiştir. Bize göre İslamcı siyaset devletin başında II. Abdülhamid olmasa da aşağı yukarı aynı yoğunlukta uygulanacaktı. Çünkü o ortamda devletin menfaatlerine en uygun görünen yol o idi."[56]

İslamiyet her yönü ile niçin meydana çıkarılmıştı? Bu soruya cevap arayanlar şunu söylüyor:

"Türk devlet anlayışı ışığında konuyu değerlendirdiğimizde yöneticilerin devleti en geniş hali ile mevcut her malzemeyi kullanarak yaşatmak anlayışında olduklarını görürüz. Önceleri, devlet müslim, gayr-i müslim bütün fertleri ile bir bütün olarak yaşatılmak istendi. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı bunun mümkün olmadığını gösterdi. Devletin gayr-i müslim unsurları ayrıldılar. Bir sonraki merhalede devletin insanlarını bir arada tutacak yegâne bağ İslâmiyet idi. İslâmiyet her yönü ile ön plana çıkarıldı. Ancak Müslüman Arapların birlikten kopma çabaları devletin yoluna Türklük ile devam etmesi gereğini gösterdi. Son olarak II. Abdülhamid'in İslamcılığının fanatik, saldırgan, Batı'dan gelen her şeye karşı, kitleleri silahla direnişe yönelten, sömürge idarelerine karşı savaşmayı tahrik eden bir anlayış olmadığını yinelemek gerekiyor."[57]

Ancak belirtmek gerekir ki; "II. Abdülhamid İslâm'a tamamen bigâne (kayıtsız-yabancı- dünya ile ilgisini kesmiş olan e.m.), İslâm'ı bir politika aracı gibi kullanıp onu istismar eden bir devlet adamı değildir. O dini ön plana çıkarmasının yanı sıra samimi olarak gereklerini yerine getiren, dindar, hatta tarikat mensubu bir insandır. Bunun yanında Tanzimat devri aydınlarından ayrı olarak ıslahatların memleketin hakiki şartlarının göz önüne alınarak yapılmasına taraftardı. II. Abdülhamid dinden önce devleti gözetmiştir. Devlet olmazsa dini muhafaza etmenin de mümkün olmayacağını idrakle dini,

---

56 C. Eraslan - *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 396-397
57 C. Eraslan - *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 396-397

devletin ve milletin yararına kullandığını söylemek mümkündür. İlim ve teknikte çağın çok gerisinde kaldığımızı anlayarak her şeyi ile Batı'yı taklit etmeyi çare olarak gören Tanzimat devri aydınlarına karşılık Avrupa'nın sadece tekniğinin alınmasına taraftar olurken, Müslüman Osmanlı kültürünün muhafazasından da vazgeçmemektedir."[58]

II. Abdülhamid'in Batı'nın tekniğini almaya istekli oluşunu düşünmek gerçeklerle bağdaşmamaktadır. Eğer bilim ve teknoloji izlenip ülkeye getirilecek olursa, taassup kırılacak, II. Abdülhamid'in ısrarla korumaya çalıştığı dinsel muhafazakârlık sürdürülmeyecekti; bunu da en iyi değerlendiren padişahın kendisidir.

Çağdaşlaşma-taassup çatışmasında taassuptan yana tavır alan II. Abdülhamid, gemi teknolojisi de içinde olmak üzere Batı'daki teknolojik ve bilimsel gelişmeleri göz ardı etmeyi, saltanatını sürdürebilmek için politik tercih olarak değerlendirmiştir.

Bir kez daha altını çizmekte yarar görüyorum. Eğer söylendiği gibi II. Abdülhamid teknolojik ve bilimsel gelişmelerin alınmasını onaylayan bir politika izleseydi, en azından *"Ertuğrul"* gemisi batmayacaktı. Onun zamanında tersane yenilenip tersane geleneği oturtulmamış gemi yapımcılığı çağdaşlaştırılmamıştır. Ancak buna karşılık, *Hamidiye* kruvazörünün ve torpidoların alındığı söylenecektir. Ama burada unutulmaması gereken bir konu, özellikle *Hamidiye*'nin ABD'li bir işadamının planlaması sonucu alınmış olmasıdır. Ermenilerin Osmanlı Bankası baskını dönemindeki terörde, İstanbul'daki bazı yabancı uyruklulann malları zarar görmüştür. Padişahtan tazminat istendi. II. Abdülhamid de buna yanaşmadı. Burada devreye giren ABD'li, bir öneri getirdi. Kendi ülkesindeki gemi tezgâhlarına Osmanlı adına sipariş verilecek ama maliyet yüksek tutularak, ayaklanmada zarar görenlerin kayıpları

58 C. Eraslan - *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 397

karşılanacaktı. İngiltere ve İtalya tersanelerine de aynı düşünceyle gemi sipariş edildi. (Bu konuda geniş bilgi için E. Mütercimler - *Destanlaşan Gemiler* ve Celaleddin Saraçoğlu - *Gazi Hamidiye* adlı çalışmalara bakılabilir.)

Bir kez daha yineleyelim: II. Abdülhamid, devleti ve saltanatı yaşatmak için İslamcı politika gereklerini yerine getirmiştir ama, ülkenin çıkarları için bilim ve teknolojiyi izleyip bunları ülkeye getirme arzusu taşımamıştır. Bilim ve teknolojinin, taassubu ve saltanatı yıkacağını en iyi bilen, padişahın kendisidir.

Gemi yapım, alımına, tersane ve liman yapımına engel olan II. Abdülhamid'in bu politikası, eğitim ve öğretime de olumsuz olarak yansımıştır. Yüksek öğrenim kurumlarına ilgisiz kalınması, nitelikli subay yetiştirilmesini de önlemiştir.

Öğretim sisteminde yüksek öğrenim kurumları kurulmamış, geliştirilmemişse, o ülkenin, bilim ve teknolojiye ulaşmasını beklemek hiçbir gerçekle bağdaşmamaktadır.

II. Abdülhamid döneminde, ilk ve orta öğrenimde eksik de olsa Tanzimat'ta başlatılan modernleştirme ve yaygınlaştırma için reform çabalarına devam edilmiştir. İlk ve ortaokullarda, bazı bilgiler az çok verilmekle beraber, ilk ve orta öğretim, hiç bir zaman Avrupa'daki okullar düzeyine ulaşamamıştır. Yüksek öğretimde ise nitelik yoktur.[59]

33 yıllık saltanat boyunca, Tanzimat'tan devralınan ilk ve orta öğretim kurum ve kuruluşlarım ileri götürmeye çabalanmış fakat bu, hiçbir zaman Batı'daki bilim, teknoloji ve endüstriyel gelişmeleri izleyecek insan potansiyelini yetiştirmek amacına yöneltilmemiştir. Padişahın, harp okullarına, orduya ve yüksek öğrenim kurumlarına baskısı da, kuşkuculuğu ve korkuları doğrultusunda olmuştur.

Ülkeye elektriği sokmayan, havagazını bile ancak bir-iki sokağa dağıttıran; orduya, atış talimleri ve modern eğitim-

---

59 Bayram Kodaman, Prof. Dr.- *Abdülhamid Devri Eğitim Sistemi*, s. 164-166'dan özet - TTK Basımevi, Ankara, 1988

lerin yapılmasını yasaklayan[60] II. Abdülhamid'in, Batı'daki bilim ve teknolojiyi ülkesine getirdiğini, getirmeyi düşündüğünü ya da çaba harcadığını söylemenin gerçekle bağdaşır bir yanı yoktur.

"Her ne kadar, döneminin ağırlıklı siyaseti İslamcılığın daha 1870'li yılların başında bir ideoloji olarak şekillenmeye başladığını biliyorsak da, İslamcılığı izlerken Osmanlılığı tamamen terk etmemesi, böylece bilhassa Balkanlar'daki hareket alanını korumayı başarması, diğer yandan ilerisi için de devletin nüvesini teşkil eden Türklüğü gözetmeye, korumaya ve güçlenmesine özen göstermeye uğraşmıştır."[61]

Osmanlı; Japonya'nın emperyalist bir devlet sürecinde olduğunu, tüm politik girişimlerinin bu yönde olduğunu göremeyip, yalnızca Japonya'yı İslam dinini yayabilecekleri bir coğrafya olarak değerlendirme yanlışını sürdürmüştür. Bunların dışında da, Japonya'nın Batı'dan teknolojiyi alıp en kısa sürede Batı'ya yetişmesinin politik ve stratejik gelişimi de ne yazık ki izlenemedi. Bilime ve teknolojiye ulaşma yolunda her türlü girişimde bulunan Japonya, bu yönüyle model alınabilecek ülke olarak değerlendirilebilirdi, nedense bu gözardı edildi.

II. Abdülhamid'in dış politikasının sonuçları

33 yıl tahtta kalan **II.** Abdülhamid, kimi çevrelerce **"Kızıl Sultan"**, kimilerince **"Ulu Hakan"** adlandırmasıyla tarihe oturtulmaya çalışılan, üzerinde en çok tartışılan padişahtır.

Çalışmamızda bu tartışmaya yer vermemekle birlikte, bu padişahın uyguladığı dış politika sonucu; ya da başka bir tanımlamayla 33 yıl süren hükümdarlığı sonunda, Osmanlı Devleti'nin uluslararası politika alanındaki uyguladığı **"denge politikası"** sonucu; yitirilen büyük topraklar olmuştur.

---

60 Bu konuda geniş bilgi için bakınız; Ahmet Cevat Balta -*Mithat Paşa*, Ankara, 1991, s. 135-138 arası.

61 C. Eraslan - *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 398

Sultan II. Abdülhamid'in padişah olduğu tarihte Avrupa'daki sınırlarımız, Tuna nehrini izleyerek batıya doğru ilerliyor, Macaristan, Avusturya ve Hırvatistan'ın güneyinden geçip Adriyatik Denizi'ne ulaşıyordu. Karadağ ile Sırbistan, topraklarımız ile çevrili iki küçük ada konumunda bulunuyordu. Romanya üzerindeki egemenlik haklarımız sürüyordu.

1877-1878 Savaşı'nda çok ağır yenilgiye uğramamız üzerine toplanan Berlin Kongresi'nde 13 Temmuz 1878'de imzalanan anlaşma ile aşağıda yazılı değişiklik ve düzenlemeler yapıldı.

1- Romanya tam bağımsızlığına kavuşturuldu. 1856 Paris Antlaşması ile aldığı Besarabya Rusya'ya verildi. Buna karşılık nüfus çoğunluğu Türk olan Dobruca ve Tuna adaları Romanya'ya bırakıldı.

2- Ayastefanos Antlaşması'nda, Tuna'dan Ege'ye kadar uzanma-, sı öngörülen büyük Bulgaristan üçe bölündü. Tuna'dan Balkanlar'a kadar uzanan özerk bölümün prens tarafından yönetilmesine başlandı. Doğu Rumeli'ye Hıristiyan vali atandı. Makedonya Osmanlı Devleti'ne bırakıldı.

3- Toprakları doğuda Pirot'a, güneyde Niş ve Yenipazar sancağına, batıda Bosna Irmağı'na kadar genişletilen Sırbistan, iki katından fazla büyütülerek bağımsızlığına kavuşturuldu.

4- Bağımsızlığına kavuşturulan Karadağ'a, Adriyatik sahilindeki Antivari Limanı verildi ve toprakları bir kat büyütüldü.

5- Bosna ve Hersek'i ele geçiren Avusturya'ya Yenipazar sancağında askeri kuvvet bulundurma hakkı tanındı.

6- Kars, Ardahan ve Batum Rusya'ya verildi.

7- İngilizler Kıbrıs'a yerleşti.

8- Hatur bölgesi İran'a bırakıldı.

Bu uygulama ve düzenlemeden soma Avrupa'da Osmanlı Devleti'nin elinde, Balkanlar'ın güneyinde, Karadeniz'den Adriyatik Denizi'ne kadar uzanan Trakya, Makedonya, Tesalya, Epir ve Arnavutluk kaldı. Bu topraklar, Edirne, Selanik, Kosova, Yanya, Manastır ve İşkodra eyaletlerine bölünmüştü. Kaybettiğimiz toprakların dökümü ise aşağıdadır.

Yüzölçümü
Kilometre kare
Bulgaristan prensliği 69.000
Dobruca'dan Romanya'ya verilen 14.400
Tuna, Kosova ve Manastır'dan Sırbistan'a bırakılan 7.200
Bosna, Hersek, Yenipazar (Avusturya'ya) 58.700
Bosna ve Arnavutluk'tan Karadağ'a verilen 4.700
24 Temmuz 1881'de Yunanistan'a bırakılan Yanya vilayetinin Tesalya yöresi 13.000
Avrupa'daki toplam kayıplarımız 167.400

Kars, Ardahan ve Batum 36.000
İran'a bırakılan Hatur bölgesi 150
Kıbrıs 10.300
Kaybettiğimiz toprakların toplam yüzölçümü 213.850

Sonuç olarak 365.300 kilometre kare büyüklüğündeki Avrupa'daki topraklarımızdan yarısına yakınını kaybettik. Toplam kayıplar, imparatorluk topraklarının beşte ikisinden fazla idi.

Daha sonraki gelişmeler şöyle oldu:

1- 21 Nisan 1879'da Bosna ve Hersek'in Avusturya'nın egemenliğine geçişi kabul edildi.

2 - Savaşta yenmemize rağmen, büyük devletlerin baskısı nedeniyle Yanya Vilayeti'ne bağlı Tesalya, 24 Temmuz 1881'de Yunanistan'a verildi.

3- 1881'de Fransızlar Tunus'u, 1882'de İngilizler Mısır'ı ele geçirdiler.

4- Kuveyt İngiliz nüfuz bölgesine geçti. Habeşistan kıyılarındaki Musawaa üzerindeki egemenlik haklarımız kaldırıldı.

5- 1885'de Doğu Rumeli, Bulgar Prensliği ile birleşti.

6- İdaresi Yunan Prensi Yorgi'ye verildiği için Girit Adası, 21 Aralık 1898'de şekli bağlantılar devam etmekle beraber fiilen kaybedildi.

JAPONYA'NIN BATI'YA AÇILMASI VE SÖMÜRGECİ BİR DEVLET OLMA SÜRECİ

"Ortaçağ'dan itibaren gerek Çin'in gerekse Japonya'nın Avrupa ile ilişkileri kesilmiştir. Bu iki devlet kapılarını Batı'ya kapamıştır. Ve bu durum özellikle 17. yüzyıldan itibaren ortaya çıkmıştır ve bunun sebebi, Avrupa devletlerinin Çin'de ve Japonya'da Hıristiyanlığı yaymak için yaptıkları propaganda ve çalışmalardır. Hıristiyan papazların Çin ve Japon halkı arasında yaptıkları din propagandası, din konusunda en az Avrupa kadar fanatik olan özellikle Çin'de büyük tepkiyle karşılandı. Hıristiyan misyonerlere karşı duyulan tepki sonucu, Çin ve Japonya 17. yüzyıl sonlarında kapılarını Batı'ya kapayıp Avrupa ile her alandaki ilişkilerini en az düzeye indirmeye çalışmışlardır. Örneğin Japonya tüm limanlarını Batılılara kapamıştır."[62]

Sanayi Devrimi'nin ardından ortaya çıkan "büyük güç" Avrupa devletleri, hammadde kaynaklarına sahip olmak için öteki anakaralarda yer alan uluslar üzerinde emperyalist baskı yaratmaya başladılar. Ancak 18. yüzyılda Uzakdoğu henüz bu oluşumların farkında değildi.

"Uzakdoğu'da, İngilizlerin Hindistan'ı fethetmelerine ya da Rusların Osmanlı İmparatorluğu karşısında gösterdikleri

---

62 Fahir Armaoğlu-*Siyasi Tarih*, I. cilt, İşbankası Yayını, Ankara 1983, s. 89

ilerlemelere benzer büyük bir olay ortaya çıkıp Konfüçyüsçü dünyanın sakinliğini bozmadı. On sekizinci yüzyıl boyunca Çin büyük ve güçlü bir devlet olarak kaldı, Japonya dört elle sarıldığı kabuğuna çekilme politikasını sürdürdü. Bununla birlikte, 1775 dolaylarından sonra, her iki ülkede görülen değişiklik –önceleri sezilemeyecek biçimde olmak üzere– barışın ve refahın dayandığı temelleri kemirmeye başladı. On dokuzuncu yüzyılın ortalarında Avrupa devletleri Uzakdoğu kalesine karşı endüstri ve demokrasi devrimlerinin verdiği yeni bir güçle yüklenmeye başladıkları zaman, Çinlilerin ve Japonların direnme güçleri bu nedenle büyük ölçüde azalmış bulunuyordu."[63]

"Japonlar on dokuzuncu yüzyıl ortalarında hâlâ feodal bir devlet düzeni içinde bulunuyorlardı. İmparatorları baş tacı olmakla birlikte, aslında **'Şogun'** denen birtakım türedi derebeylerce yönetilmekteydiler. Şogunların bir alt kademesi **'Daymio'**lar, sonra da silah taşımaya hak kazanmış bulunanlar, yani şövalye eşiti **'Samuray'**lar gelirdi. Onların da altında çiftçiler, tüccarlar, köylüler ve serfler yer alırdı. Ekonomileri doğrudan doğruya pirinç üretimine bağlıydı."[64]

"Yaratıcı yetenekten yoksun kişilerdi. Dillerini, yazı biçimlerini, felsefelerini, hatta dinlerinden birini bile eski Çin uygarlığından almış bulunuyorlardı. Dört yüz elli yıldan uzun bir süredir iç savaşlar içinde bocalayıp duruyorlardı. Ancak 1600 yılında Tokugawa ailesi iktidarı ele geçirip on beş yıl düşmanlarını temizlemekle uğraştıktan sonra, sonunda ülkeye gerçek barışı getirdiler."[65]

Barışla birlikte, Tokugawa şogunları iktidarlarının temellerini de sağlamlaştırma yoluna gittiler. Bunu silahlı kuvvetlerle değil de, ekonomiyi denetimleri altına alarak başardılar.

---

63 W. McNeil - *Siyasi Tarihi*, I. cilt, 357'den özet.

64 Royston Pike vd - *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1970, s. 474

65 R. Pike vd - *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 474

İmparatoru eskisinden daha münzevi bir duruma getirdiler. Onu bütün daymiolardan tamamıyla uzak tuttular. Sonra da birtakım tedbirlerle daymioların gücünü oldukça budadılar.

Barış, ülkenin sosyal yapısına kaçınılmaz değişiklikler getiriyordu. Çünkü savaşçı sınıf samurayların rolü üzerinde doğrudan etkili oluyordu. O zamana kadar samuraylara silah kullanmaktan başka her türlü meslek yasaklanmıştı. Efendileri daymioların da kanatları kırpıldığına göre, artık sanatlarını yerine getirme fırsatından yoksun bulunuyorlardı. Böylece yapacak bir işleri kalmadan orta yerde kaldıklarını gördüler.

Şogunlar, bunun üzerine onları öğrenime teşvik ettiler ve bu da böylece yeni bir aydınlar sınıfının doğmasına yol açtı. İlerinin özlü ve sanatçı uygarlığının temelleri atılmış bulunuyordu.[66]

Tokugawa yönetimi altında, hiç görülmedik ölçüde tüccarlar türer oldu. Kısa zamanda ülkenin varlığı ceplerine akmaya başladı ve onları kontrol altında tutmak için birtakım kesin, mali kanunlar çıkarıldı. Fakat vergilerini ödemedikleri gibi, bu kanunların da kaçak yanlarını bulmakta gecikmediler.[67]

Bu yeni gelişmeler şogunluğun otoritesini kolaylıkla ayaklar altına alacak nitelikteydi. Tokugawa şogunları hemen bunun farkına vardılar. İçteki bu değişikliklerin dıştan gelecek bir tehlikeyle birleşip büyümesi korkusu yüreklerini sarınca, 1639'da şogun, Çin ve Hollandalılar dışında kalan bütün yabancılara Japonya'nın kapılarını kapadı.

Tokugawa şogunlarının getirdiği barış, ülkede ulusal bir kültürün gelişmesi yolunda yardımcı olduysa da, Japonya'nın bütün yabancılara kesinlikle kapalı kalması ülkenin genel gelişimi üzerinde kısıtlayıcı bir etki yarattı. O sıralar Batı kültürü çiçek açma mevsimini sürdürüyordu ve Avrupalı tüccarların Japonya'ya ayak atmalarının yasaklanması, ülkeyi çiçeği

66 R. Pike vd - *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 475
67 R. Pike vd - *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*. 475

burnunda uygarlık meyvelerinden yararlanma imkânından yoksun bırakıyordu.

Fakat 19. yüzyıldan itibaren Uzakdoğu için işler değişmeye başladı. Avrupa devletlerinin sanayileşmeye başlaması, bu ülkeler için hammadde kaynağı ve pazar sorununu ortaya çıkardı ve bu gelişmede sanayileşen Avrupa devletlerini sömürgeciliğe itti.[68]

19. yüzyılın ilk yarısında ABD okyanuslarda stratejik bir güç olarak iyiden iyiye ağırlığını koyuyordu. Aynı dönemde Osmanlı ise Avrupa'dan iyice soyutlanmıştı. Bunun yanı sıra içeride de Çeşme ve Navarin'de yakılan donanmanın yerine yenisi konamamış, kaldırılan Yeniçeri Ocağı'nın yerini tutacak güçlü bir kara gücü kurulamamıştı. İngiltere ve Rusya'nın Boğazlar üstündeki uzun erimli politikalarının gerçekleşmesini engelleyici unsur olarak, Güney Asya ve Türkistan'daki Müslüman grupları kullanmak ilk bakışta gerçekçi bir politika uygulama olarak görülebilir.

Bu koşullarda Osmanlı devleti stratejik değil ama diplomatik yaptırımları hayata geçirebilecek bir potansiyel güç haline gelmiş oluyordu.

Bu açıdan, zıt yörüngelere karşı Boğazlar'daki mevzilerinde Osmanlıları göreceli olarak güçlendiren Japonya'nın doğuşu da önemli bir hadise teşkil ediyordu.[69]

Sonunda ülke mali zorluklar içine düştü. Tüccarları ödünç para vermeye zorlayan kanunlar çıkarıldı; paranın değeri düşürüldü, hoşnutsuzluk ülkeyi kapladı. Ekonomi kısa zamanda altüst oldu ve bunun doğurduğu acı çekmeler bir köylü ayaklanmasıyla son buldu.[70]

Gerçekte, her şey şogunların karşısındaydı. Avrupalı tüccarları ülke dışı tutan zihniyete karşı için için bir hareket

---

68 Fahir Armaoğlu - *Siyasi Tarih*, I. cilt, 89

69 Muhlis Nadas - *Boğazlar, Deltalar*, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 1992, (2. Baskı), s. 394

70 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, s. 476

hazırlanmaktaydı. Ama bu iç hareketler olmasa da, dış faktörler ve etkiler nasılsa engelleri er geç yıkacaklardı. On sekizinci yüzyıl sonlarına doğru Ruslar Pasifik kıyılarında, Kamçatka, Sakhalin ve Kuril adalarında gittikçe daha eylemli bir tutum takınır olmuşlardı. Ama yeni dönemin başlangıcını belirleyen olay, ilk Çin-İngiliz savaşında Çinlilerin ağır bir yenilgiye uğramasıyla başlıyordu.[71]

Şogunlar etkilenmişti, 1842'de su ve erzak almaları için bazı belirli limanları yabancı gemilere açtılar. Japonya'yı açma gereği 1815'ten beri Amerikalıların aklından çıkmıyordu. Fakat ancak 1846'da Komodor Biddle görüşmelerde bulunmak üzere Yedo Körfezi'ne geldi. Japonlar, fazla kibarlığını korkaklığına verdiler ve böylece Komodor eli boş döndü.[72]

İngiltere 18. yüzyılda, öteki Avrupa ülkeleri 19. yüzyılda sanayi devrimini başardılar.

Bu dönemde Japonya'yı Batı'ya açan 1854'te Birleşik Amerika olmuştur. Japonya Çin gibi açılmaya karşı koymamıştır. ABD'nin baskısı karşısında Japonya, bu devletle baş edemeyeceğini görmüş ve kapılarım ABD'ye açmayı kabul etmiştir. Bundan sonra da ABD'nin arkasından öteki devletler gelmiştir.[73]

Derken 8 Temmuz 1853'te Komodor Perry kuvvetli bir filoyla Yedo Körfezi'ne girdi. İyi donatılmış bir bölük askerle karaya çıktı ve Başkan Fillmore'un ticaret yapma hakkı isteyen mektubunu sundu. Mektup aynı zamanda kazaya uğrayan Amerikan denizcilerini kurtarmak amacıyla üslenecek bir alan gösterilmesi ricasında bulunuyordu. Amerika'nın gücü hakkında Japonların kafasında kuşkuya yer bırakmamak için de körfezde filosuyla birlikte bir hafta kadar kaldıktan sonra, Perry denize açıldı. Ama 1854 baharında karşılık almak için geri döneceğini duyurmayı da unutmadı.[74]

---

71 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 476
72 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 476
73 F. Armaoğlu,*Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 91
74 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 477

Komodor Perry, 1853'te Japonya'ya verdiği ultimatom ile ticaret yapma hakkı istediğinde, asıl amacı ABD'nin yeni buharlı gemilerine bu sularda barınacak üsler sağlamaktı.[75]

Amerikan mektubu, şogunlukta gözle görülür bir telaş yarattı. Kararsızlık içinde kalan otoriteler, mektubun çevirilerini yaptırıp her bir daymioya göndererek akıl danıştılar.[76]

Daymiolar, savaştan uzak kalmak şartıyla, isteklere sonuna kadar karşı koymayı öğütlüyorlardı. Fakat Perry 1854 yılında döndü ve savaş ya da anlaşmadan başka bir yol tanımadığını açıkça belirtince, Japonlar boyun eğdiler. Böylece, 31 Mart 1854 tarihinde Kanagawa Antlaşması imzalandı.[77]

Japonya bir kere ticarete açıldı mı, yabancı kültürün etkilerinin görülmesi artık sadece zamana kalıyordu. Kısa bir süre içinde Amerikalılar, İngilizler ve Fransızlar daha geniş imkânlar sağlayacak antlaşmalar üzerinde ayak direr oldular. 1858'de imzalanan antlaşma; Birleşik Devletler, Fransa ve İngiltere'ye Yokohama, Hakodate ve Nagasaki'de bulundurdukları donanmalar için üsler kurma yetkisi tanıyordu.[78]

Daha antlaşmalara atılan imzalar kurumadan, ülkede şogun ve yabancılara karşı ayaklanma hareketleri baş gösterdi. Tokugawa şogunluğuna çoktandır için için diş bileyen daymiolar, şogun düzenlerini hiçe sayarak, doğrudan "tecrit" edilmiş imparatorun önüne çıktılar. Yabancılar saldırılara uğradı, İngiliz ve Amerikan görevliler öldürüldü. 1863'te Yedo'daki Birleşik Devletler elçilik binası baştan aşağı yakıldı.

Aynı yılın Haziran ayında şogun, İmparatorun Kyoto sarayına çağrılıyordu. Hemen bir imparatorluk buyruğuyla bütün yabancıların ülkeden çıkarılması emredildi. Daymiolardan Koşu beyi, Şimoneseki Geçidi'nden geçen gemilere ateş açma teşebbüsünde bulundu.[79]

---

75 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 569
76 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 477
77 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 477
78 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 477
79 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 477

İngilizler bu davranışı derhal Satsuma'nın başkentini bombardımana tutarak karşıladılar. Ertesi ay, eylülde, bir birleşik filo Koşu kalelerini top ateşiyle yıktı. Dehşete kapılan Satsuma ve Koşu daymioları Batılılaşma politikasının şampiyonları kesiliverdiler.[80]

Bu olayların baskısı altında, şogun, yetkilerinin çoğundan yoksun kılınıyordu. 1867 Kasım'ına kadar durumda bir değişiklik olmadı. O tarihte iktidardaki şogun genç İmparator Meji'ye istifasını verdi.[81]

1868 Ocak ayı başlarında kayıtsız ve şartsız imparatorluk düzeni yeniden kurulmuş bulunuyordu. Ve eski şoguna beyliğini teslim etmesi buyrulmuştu. Yeni rejim ilk yıllarını yönetim yapısında pek çok değişiklikler yapmakla geçirdi. Üst makamlar saray soyluları ile daymiolar arasında paylaşılmıştı. Ama asıl iktidar dizginleri, yetkin ve haris bir grup samurayın elinde bulunuyordu. İşte, modern tarihinin en başlangıcından beri askeri cuntanın Japonya'da büyük bir güce kavuştuğunu görüyoruz.[82]

6 Nisan 1868'de İmparator geleneksel bir törenle ulusunu eski tanrı ve tanrıçalara bağlılık andı içmeye çağırdı. Bu ant aslında tümüyle ilerici bir adımdı. Hızla gelişecek reformlara giriş kapısını açıyordu. Yabancılara karşı düşmanlık beslemek ve saldırılarda bulunmak yasaklanmıştı. Doğrudan Batılılaşma politikasını gölgede bırakmaktaydı.[83]

Sosyal yapıya yeni bir biçim vermek, ilk reformların en önemlileri arasında yer alıyordu. Askeri kast düzeni de kökünden kaldırılmıştı. Bu da yeni bir silahlı kuvvetler kurulmak gereğini ortaya çıkarıyordu. İşte Batılı böyle bir ortam içinde benimsendi. "Devlet Şintoizmi" adı altında bir de yeni

80 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay,* 478
81 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay,* 478
82 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay,* 478
83 R. Pike vd, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay,* 479

din yaygınlaştırılmıştı. Bunun amacı hem şogunluğu hem de saf Şintoizm'den Budist aykırılıkları temizlemekti.

Japonya; İngiltere'nin bombardımanına maruz kaldıktan sonra (1863), Meiji Tenno İmparatorluğu (1868-1912) ile birliğine kavuşmuştu. Feodal sistemi terk etmişti. Derhal Almanya ve Fransa modelinde bir silahlanma hareketine başlamıştı (1872). Rusya ile temas tesis edip Zahalin ve Kuril adalarını paylaşmıştı (1875). Bu kıyı - kıta ortaklığı ile harekete geçen Meiji rejimi, Bonin ve Riu Kiu adalar grubunu ilhak ederek sınırlarını deniz yörüngesi istikametinde de genişletmişti (1876). Japonya da, Amerika gibi deniz yörüngesinin desteklediği bir iç harp tehlikesini aşmıştı. Samurailer kastı imparatora isyan etmişlerdi (1877). Japonya, isyan bastırıldıktan sonra, Rusya ve İngiltere'nin arasında bitip, tükenen (1850-1878) Mançu İmparatorluğu'nun yerini alacak, bir Uzakdoğu Japon imparatorluğu mevkiine ve seviyesine ulaşıyordu. Vladi Wostok ve Hong Kong zıt yörünge kalelerinin karşısında Japonya, kıyı yörüngesinden gelen bir bombardımanın tahribatından (1863) ve istila tehdidinden başlangıcını almış bir milliyetçi dalga, Japonya'da güçlü bir şekilde hüküm sürüyordu.[84]

Deniz ortamının açtığı yeni ve geniş bir güney ufkunun üzerinde, dünya güney yarım yuvarlağı sathına kuvvetlerini yayan İngiltere, üç imparator ittifakı (Prusya-Avusturya-Rusya 1872) örtüsü altında Boğazlar'da toplanan Rus tehdidinin karşısında, Kırım Harbi'ndeki gibi bir kuvvete ve hareket serbestliğine sahip değildi. Osmanlıların yanında, Rusya ile harp etmek için, o zamanki Fransa İmparatorluğu ittifakına da sahip değildi. Bu vaziyet İngiltere'yi, Boğazlar'daki, dolayısı ile Süveyş'teki zayıflığını telafi gayesi ile Japonya'ya yaklaştırıyordu. Deniz yörüngesine onu kazandırmak ve Rusya'ya karşı kullanmak için, yardıma girişiyordu. Japonya'nın, kıyı yörüngesi için olduğu kadar deniz yörüngesi içinde önem ta-

---

84 Muhlis Nadas, *Boğazlar, Deltalar,* 394

şıması, kuvvetlenmesi için ona katkıda bulunanlar arasına İngiltere'nin de girmesine sebep oluyordu.[85]

Çin ve Japonya Batı'ya açıldıktan soma çok farklı gelişmeler göstermiştir. Bu gelişmeler birbirine ters yönde olmuştur.[86]

Çin Batı'ya açıklıktan sonra her gün biraz daha sömürü bataklığının içine gömülmüştür. Bunun da nedeni, Çin, Batı ile temasa kurmasına rağmen Batı medeniyeti ve tekniğine tepki göstermiş ve Çin halkı Avrupalı ile temas etmekten daima kaçınmıştır. Körü körüne bir Avrupa düşmanlığı politikası takip etmişti.[87]

Japonya ise Çin'in tamamen aksi bir politika takip etmiştir. Japonlar Batı'ya açıldıktan sonra şu noktayı gayet iyi görmüşlerdir. Eğer kendilerini kısa sürede toparlamaz ve Batı tekniği seviyesine ulaşamayacak olurlarsa, Avrupa tarafından sömürülüp ezileceklerdir. Bundan dolayı, Japonya bir an önce Batı tekniğini almak zorundadır.[88]

Gelecek için bunlardan en önemli olan olay, bir avuç Japon aydınının Çin bilginliğini olduğu kadar Batı bilginliğini de öğrenme yolunda büyük engellen aşmış olmalarıydı. Tokugawa rejimi Yeni Konfüçyüsçülüğü resmi öğreti yapmış, hatta öteki felsefelerin incelenmesini yasaklamıştı. Fakat Tokugawa rejimine karşı içlerinde az çok soğukluk duyan bir avuç insanın, her yıl Nagasaki Limanı'na bir kez girmesine izin verilen tek Felemenk gemisinin getirdiği kitaplarla ülkeye sızan yabancı bilginliğin arkasına düşmelerini engelleyemedi.[89]

Tokugawa rejimine Yeni Konfüçyüsçü temellere dayanarak ve yurtsever nedenlerle karşı olan başka Japonlar da vardı. Çünkü baş erdem Yeni Konfüçyüsçülerin öğrettikleri gibi, insanların kendilerinden üstün olanlara boyun eğmeleriyse,

---

85 Muhlis Nadas, *Boğazlar, Deltalar,* 395
86 F. Armaoğlu, *Siyasi Tarih,* I. cilt, 91
87 F. Armaoğlu, *Siyasi Tarih,* I. cilt, 91
88 F. Armaoğlu,*Siyasi Tarih,* I. cilt, 91
89 W. Mc Neill, *Dünya Tarihi,* 360

şogunla imparator arasındaki ilişki neyle açıklanabilirdi ki? Tarihsel kayıtların, nasıl yazılırsa yazılsın, yorumlanarak yeniden kaleme alınması şogun'un durumunu bir yetke gaspının ürünü olmaktan öte bir şeye benzetemeyecekti. Bu nedenle bazı Japon bilginleri, hatta yaşamlarını tehlikeye atarak, şogunun yetkesini gasp yoluyla ele geçirdiğini söylemek yürekliliğini gösterdiler. Bazı kişiler de, eski Şinto dinine dönerek, Yeni Konfüçyüsçülüğü bıraktılar ve sofuca bir çabayla hâlâ bir parça bulanık olan mitoslar ve dinsel törenler kümesini daha sistemli ve daha etkileyici bir öğreti biçimine sokmak üzere işleme yolunu tuttular.[90]

Bu aydın hoşnutsuzluğu ve aydın muhalefeti akımlarının gerçekten önem taşıyan bir yanı, birlikte davranma ve birbirini destekleme eğilimi göstermeleriydi. Çünkü Batı bilginliğine yalnızca bilginlik hatırına değil, Yeni Konfüçyüsçü öğretide o zamana kadar sezilemeyen kusurlara işaret ettiği için önem verilmiş görünüyor. Böylece, şoguna karşı olmak, imparatora saygı göstermek, Japon yurtseverliğine ve Batı bilginliğine karşı duyulan coşkulu ilgi, bir tür yeraltı eylemi yaratmak üzere birleşti. Özellikle Japon takımadalarının uzak bölgelerinde atalarının Tokugawa ailesinden uyrukları değil de rakipleri oldukları çağları anımsayan "Dış Beyler" denen kişilerin bulundukları yerlerde, bu tür düşünceler güçlü beyler tarafından korundu. Bu nedenle şogun'un istemeye istemeye kabuğuna çekilme politikası bıraktığı 1854 yılında, Japonya'da, ulusları için seçenek olarak nı başka siyasal görüşlere sahip olan küçük ama güçlü bir grup açıkça ortaya çıkmış bulunuyordu.[91]

Komodor Perry, 1853'de ültimatomunu sunduğunda Japonya her bakımdan Batı uygarlığının 250 yıl gerisinde bulunuyordu. Özellikle ekonomi ve sanayi ile ilgili alanlarda bir hiçti.[92]

---

90 W. Mc Neill, *Dünya Tarihi*, 360
91 W. Mc Neill, *Dünya Tarihi*, 360-36
92 R. Pike, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 480

1860'tan önce, şogunluğun son yıllarında bir gemi yapım tersanesi ve bir cephanelik kurulmuştu. 1868'de İngiltere'den pamuk eğirme makineleri ve teknik öğreticiler getirtti. Ünlü Yokusuka Deniz Kuvvetleri Tersanesi'nin temelleri atıldı. Meiji'nin önderleri bunları devraldılar ve bazı eklemelerde bulunarak, hızlı bir kalkınma düzenine girdiler.[93]

Japonya öyle şaşırtıcı bir ilerleme temposuna kavuştu ki, yok denecek kadar kısa bir zamanda dünya pamuklu ihtiyacının dörtte birini karşılar oldu. Ağır sanayi ve makine yapımı dallarında da aynı hızlı gelişme göze çarpıyordu. Ticaret filosu durmadan arttı ve gemi yapım sanayii, Birinci Dünya Savaşı patlamadan önce tersanelerinde savaş gemileri yapar oldu.[94]

Bu ekonomi ve sanayi alanlarındaki kalkınmaya ayak uyduran kara ve deniz kuvvetleri de, herhangi bir Avrupa devletinin ordusuyla başa çıkacak bir düzeye geldi. Böylece bir mucize yaratılmış, bir kuşaklık bir dönem içerisinde, bir ortaçağ Japonya'sı, bir çağdaş asker ve sanayi gücü durumuna gelivermişti.

Böyle bir yol takip eden Japonya, 40 yıl sonra, 1894-1895'te Avrupa devletlerinin karşısına sömürgeleşmiş bir ülke olarak değil, sömürgeci bir devlet olarak çıkacaktır.[95]

Japonya 1854'ten sonra Batı'nın seviyesine çıkabilmek için, Amerika ve Avrupa'ya yüzlerce ve yüzlerce öğrenci göndermiştir. Batı teknik ve teknolojisine ulaşabilmek için bununla da yetinmemiş, tamamen feodaliteye dayanan iç idari ve sosyal yapısını da değiştirmeye başlamıştır. İmparator Nutsihito'nun 1868'de kabul ettiği Meiji Restorasyonu (yani Aydın Hükümeti) ile Japonlar bir dizi hızlı ve köklü değişiklikler geçirmeye başlamıştır. Bir dizi reformlarla ülkenin ve toplumun çehresi değişmiştir. Bir iki örnek verelim: 1872'de

---

93 R. Pike, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 481
94 R. Pike, *Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*, 481
95 F. Armaoğlu, *Siyasi Tarih, I. Cilt*, 91

çıkarılan bir kanunla kadın ve erkek her Japon için ilköğretim zorunlu hale getirildi. 1871'de ilk gazete yayınlandı. 1873'te zorunlu askerlik sistemi kabul edildi. Yine 1871'de "Daymio" denen derebeylik sistemine son verilerek ülke çağdaş bir şekilde idari bakımından organize edildi. Ekonomik alandaki gelişmeler de aynı hızlı tempo ile gerçekleştirildi. 1870'te ilk demiryolu yapımına başlanmış iken, yirmi yıl sonra, 1890'da demiryollarının uzunluğu 7200 kilometre idi. 1868-1898 arasındaki otuz yıllık devrede 2190 fabrika yapıldı.[96]

Japon modelini almayı hedeflediğini söyleyen Osmanlı ve öteki Müslüman toplumlar, bu tür reform ve teknolojik yenilikleri gerçekleştirmek yerine, Japonları Müslümanlaştırma düşleri kurdular.

Ne var ki Japonya'nın bu hızlı gelişmesi bu ülkeyi de bir sömürgeci devlet haline getirdi. Şimdi Japonya gözlerini dışarıya çevirmiş ve hemen yakınındaki Kore'ye göz dikmişti. Kore sorunu Japonya'yı Çin'le savaşa götürecekti.[97]

Japonya Batı'ya açıldıktan sonra, oyunu emperyalizmin kurallarına göre sürdürmeye başladı. Uzakdoğu sömürgecileri arasına Avrupalılardan başka birisinin daha girmesi gerektiğini çok iyi değerlendirdiler. Böylece Uzakdoğu politik ortamında denge unsuru belirleyiciliği göz ardı edilemeyecek bir varlık olarak emperyalist ülkeler arasında gücü kabul edilmiş oldu.

Japonya sahip olduğu Batı teknolojisini Uzakdoğu'daki çıkarları doğrultusunda kullanmaya başladı. Bunun sonucunda da; 1894-1895 Japon-Çin Savaşı ve 1904-1905 Rus-Japon Savaşı yapıldı. Ve bu savaşların sonucunda da Uzakdoğu'da bir emperyalist devlet olarak gücü kabul edildi.

Bu savaşlar içinde Japon-Rus savaşının sonucu, Osmanlı'da da çok büyük gösteriler ve ilgiyle karşılandı. Bu konuya ve bu savaşın sonuçlarına ilgili bölümde değinilecektir.

---

96 F. Armaoğlu, *Siyasi Tarih*, I. cilt, 91
97 F. Armaoğlu, *Siyasi Tarih*, I. cilt, 92

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu ve Japonya'nın siyasi durumu

"19. yüzyılın ortasında Osmanlı İmparatorluğu'nun **genel görüntüsü;** Osmanlı Devleti 1699'da Macaristan'ı yitirdikten sonra büyük bir toprak yitirme sürecine girmişti. Devlet, iki yüz yıl daha yaşamışsa, bu, Avrupa denge politikasının sonucudur. Eğer 19. yüzyılın başında Napolyon Savaşları'nın yıkıcı etkisinden kurtulmuşsa, bunun önemli nedenlerinden biri, İngiltere, Fransa ve Rusya arasında çıkar çatışmalarına dayanmış olmasıdır. 19. yüzyılın ortasına gelindiğinde, devletin kıyılarından çökmeye başladığı görülüyor. Rusya, Kırım ve Kafkaslar'ı eline geçirmiş, Sırbistan özerkliğini kazanmış, Yunanistan bağımsız, Romanya ise özerk bir prenslik olmuştu. Fransa Cezayir'i işgal etmiş, Arap hanedanlarından Suudlar Arabistan'ın büyük bir bölümünü yönetmeye başlamışlardı. Mısır'da Mehmet Ali Paşa, ailesini ömür boyu vali yapmıştı ve eyaleti neredeyse bağımsız bir biçimde yönetiyordu. Ancak, yitirilen tüm bu topraklara rağmen, Osmanlı Devleti yine de büyüktü. Anadolu, İstanbul'dan Adriyatik Denizi'ne kadar Balkanlar'ın orta bölümü, Kuzey Afrika'da Libya, Akdeniz'de Girit ve Kıbrıs gibi adalar, Mısır ve Arabistan üzerinde hükümranlığı vardı.[98]

XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ortadoğu'daki siyasi durumu bu İmparatorluğun Avrupa devletleri ile olan münasebetlerinden anlaşılmaktadır. O zamanlar Ortadoğu'da siyasi üstünlük Osmanlı İmparatorluğu yerine "Sanayi İhtilali"ni tamamlayan hammadde kaynakları temin etmek isteyen Avrupa büyük devletlerinden İngiltere ve Fransa'ya geçiyordu. Bu siyasi çekişmeye sonraları Almanya, İtalya, Rusya ve Avusturya da katılıp Ortadoğu'daki durumu daha çok karıştırdılar."[99]

---

98 Oral Sander, *Siyasi Tarih*, I. cilt, İmge Kitabevi, Ankara, 1989, s. 219

99 Tadahisa Takahashi-"Türk Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış" adlı makale - *Türk Dünyası Araştırmaları* Yayını, sayı 182, İstanbul, Haziran 1982, s. 125

Bu arada XIX. yüzyılda birçok İslam Devleti'nin ortadan kalktığğı göze çarpıyordu. Hindistan, Orta Asya ve Kuzey Afrika'da Hıristiyan Avrupa ülkeleri menfaatine siyasi gelişmeler mevcuttu. İslam'ın siyasi nüfuzunda son kale olarak yalnız Osmanlı İmparatorluğu, İran ve Fas kalmıştı. Ortadoğu Müslüman aydınları bu duruma pek çok üzülmüşlerdi. Onlara göre İslam âlemi kudretini tekrar kazanmak için bütün Müslümanları yeniden toplamalı ve asıl imanına dönmeliydi.[100]

Böylece, Pan-İslamizm meydana getirildi. Sultan II. Abdülhamid, Pan-İslamizmi kendi siyasetine dahil etmiştir. Fakat bu düşünce siyasi yönden başarılı olamadı.[101]

Hem Türkolog T. Takahashi hem de Doçent K. Komatsu, II. Abdülhamid'in Panislamist politika güttüğünü ısrarla belirtiyorlar. Fakat her iki Japon araştırmacı bu konuda yanılmaktadır. Çünkü padişah hiçbir zaman Panislamist olmadı, ama Panislamizmi Batı'ya karşı korkutucu bir unsur olarak kullanmaya çalıştı. İlgili bölümde bu konu, ayrıntılı olarak anlatılmaya çalışılmıştır.

Japon İmparatoru'nun Uzakdoğu'daki durumu

1850'lere doğru Japonya'nın Tokugawa Şogunluğu (Japonya'da 1503'ten 1868'e kadar devam eden feodal hükümettir) çözülmeye ve eski iktidar yeni güçlerin eline geçmeye başlamıştı. XIX. yüzyılın ikinci yarısında iktisadi bakımdan Hindistan'a hâkim olan İngiltere, yavaş yavaş Çin'de de etkinlik kazanmak için uğraşıyordu. Rusya ve Fransa ise Japonya'ya yaklaşıyorlardı. Fakat Avrupa'nın siyasi meseleleri bu büyük devletlerin Uzakdoğu'da uygulamak istedikleri politikayı engellemiştir. Bu sırada ABD, Çin piyasasını ele geçirme çabasındaydı. Japonya'dan, Çin'e geçiş alanı ve ba-

---

100 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 125.
101 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 125.

lina avı için kullanabileceği bir liman verilmesini istedi. Bu maksatla yola çıkan Commondore M.C. Perry komutasındaki dört ABD savaş gemisi 3 Haziran 1853'te Japonya'nın Uraga şehrine geldiler. Perry, ABD Başkanı Fillmore'nin itimatnamesini Tokugawa Şogunluğu'na takdim etmiştir. Ertesi yıl 1854 Mart'ında Amerika ile Japonya arasında Kanagawa Antlaşması imzalandı. Bu başlangıç antlaşmasından cesaret alan Avrupa devletleri de Tokugawa Şogunluğu ile önce dostluk, sonra ticaret anlaşmaları imzaladılar.[102]

Böylece Japonya'nın 1639'dan itibaren dış dünyaya kapalı olan kapıları bu anlaşmalarla açılmış olmaktadır. Japonya, Amerika ve Avrupa devletleri ile yaptığı –kendi açısından eşit olmayan– ticaret ve dostluk anlaşmalarından sonra bunların yarı sömürgesi durumuna düşmüştür. İmparator Meiji devrinde (1868-1912) Japonya'yı yükseltmek yolunda çağdaşlaşma hareketlerine girilmiştir. Bunun için öncelikle ülkenin iktisadi yönden gelişmesini engelleyen eşitlikten yoksun anlaşmaların kaldırılması gerekiyordu. Bu maksatla Japonya İmparatorluğu Dışişleri Bakanlığı tam yetkili Büyükelçi İwakura Tomani başkanlığında bir heyeti 8 Ekim 1871 tarihinde ABD ve Avrupa'ya gönderdi. ABD'nin Japonya'nın teklifini reddetmesi üzerine müzakerelere ara verilmiştir. Japonya diğer devletlerin tavrının da ABD'nin tavrından farklı olmayacağı düşüncesiyle kapitülasyonları kaldırmak yerine Avrupa devletlerinin kültür müesseseleri hakkında incelemeler yapılması talimatını İwakara heyetine bildirdi.[103]

"Dışişleri Bakanı Terajima Munenori zamanında (1873-1889) Japonya kendi açısından eşit olmayan anlaşmaları kaldırmak ve gümrük özerkliğini tekrar ele geçirmek için ABD ve Avrupa devletleriyle yeniden müzakerelere girişti. Rusya ve İtalya Japonya'ya karşı iyi niyet gösterdiler. Fakat İngilte-

102 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 125.
103 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 125-126

re, Fransa ve Almanya, Japonya'nın özerklik istemesine karşı çıktılar. Hatta gümrük ücretlerini yükseltmeye bile teşebbüs ettiler. Yabancıların bu olumsuz tutumları dikkati çekiyor ve Japon halkı arasında huzursuzluklara yol açıyordu. Kapitülasyonların bütünüyle kalkmasını isteyen Japon kamuoyu, öncelikle gümrük özerkliği elde etmeye çalışan Dışişleri Bakanı'nın teşebbüsünü yeterli bulmuyordu.»[104] Sonunda Japonlar istedikleri her şeyi yaptırdılar.

Bir başka deyişle, Japonya'nın dışa açılması, tetiği çeken harekete benzedi. Açılma kendi başına ülkede devrimci değişikliklere yol açmadı. İmparatorun yetkisine yeniden kavuşturulması ve eski yasallığın yeniden kurulması adına Batı teknolojisinin toptan benimsenmesi hareketini başlatan muhalefet gruplarının iktidara gelmelerini sağladı. Başka hiçbir Asya halkı, Avrupa uygarlığıyla temasın yarattığı olanaklardan yararlanmaya Japonya kadar hazır durumda değildi, çünkü hiçbir halk, Tokugawa dönemi boyunca Japonya'ya egemen olan ikili kültür ve rakip düşünceler arasında sürtüşmeler gibi bir deneyim geçirmemişti.[105]

104 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 126
105 W. McNeill, *Dünya Tarihi*, 361

OSMANLİ İMPARATORLUĞU İLE JAPONYA ARASINDAKİ SİYASİ İLİŞKİLER (1871 - 1800)

İkinci Abdülhamid Osmanlı-Japonya ilişkisinin başlangıcını ve iki imparatorluk arasındaki ittifak isteğinin oluşma koşullarını şöyle açıklıyor:

"Mikado, Yıldız Parkımız için, memleketinde bulunan pek çok çeşit kıymetli kuşlardan göndermek nezaketinde bulundu. Japonlarla aramızda gelişmekte olan bu yaklaşma hareketlerini, dehşetli bir uzak görüş kabiliyetine sahip olan Rus sefiri, tabiî hemen fark etti.

Şark4ın 'Güneş memleketinin hükümdarı' bize bu hediyeyi gönderirken maksatlı hareket etmiş olabilir. Nitekim Japonlarla ticaret anlaşması yapıldığı sırada Kont Aoki, iki imparatorluk arasındaki ittifakların çok faydalı olabileceğini ima etmişti. Türk-Japon yaklaşma arzusu hiç de yeni bir proje değildir. Fakat Uzak şark'a gönderdiğimiz güzel gemimizin orada kayıp oluşundan sonra bu fikrin tatbik mevkiine konulmasıyla kimse meşgul olmamıştır. Rusya yüzyıllardan beri her iki devletin de müşterek düşmanı olduğuna göre, Japonya ile akdedeceğimiz ittifakların temin edeceği faydaları ciddi olarak mütalaa etmek icap eder. Her ne kadar aramızda daimî bir diplomatik münasebet bile mevcut değil ise de böyle bir anlaşma her iki tarafa da ya-

rarlı olabilir. Fakat Rusya ile üzücü bir vaziyete düşmemek için Türk-Japon ticarî ittifaklarında çok temkinli hareket etmemiz icap eder.

Ben şahsen uzak dostumuz Japonya'dan fazla bir fayda ümit etmemekteyim; ancak karara varmadan önce temin edebileceğimiz menfaati tam olarak bilmek yerinde olur.

Etrafımızdaki dostlarımızla ve de düşmanlarımızla iyi geçinebilmek için aradaki münasebetleri münasip bir seviyede tutabilmek; birisiyle dost olabilmek için öbürünün düşmanlığını celp etmemek, dikkat edilmesi zaruri olan hususlardır."[106]

II. Abdülhamid'in Japonya'ya gemi göndermesi (öğrenci eğitim gemisi bile olsa) ve Japonlarla ilişki kurmaya çalışmasını, Avrupa'daki yayılmacı üç devlete karşı engel ve koz olarak kullanmak biçiminde değerlendirmemiz gerekmektedir. Osmanlı İmparatorluğu ile Japonya arasındaki ilişkinin üzerinde bu bağlamda duracağız.

"II. Abdülhamid'in yapılacak pek çok şeydeki kıstası Japonya idi. Gerçekten Japonya bu sıralarda İmparator Meiji idaresinde önemli reformlar yapmaya başlamış, Doğu milletleri için örnek oluşturmuştu."[107]

Japonya'nın Avrupa devletlerinin teşkilat ve kültürel yapısını incelemek üzere görevlendirdiği heyetten bir üyenin İstanbul'da incelemeler yapması ilk ikili gelişme olarak tanımlanmaktadır.[108]

Japonya'nın ilk murahhası olarak 1871'de kâtip Fukuchi Genichiro, Dışişleri Bakanı İwakura'nın emri ile Türkiye'nin genel durumunu araştırmak üzere İstanbul'a geldi. Fukuchi, resmi raporunda Avrupa Milletlerarası Fuarı'ndan bah-

---

106 Sultan Abdülhamid - *Siyasi Hatıratım*, Dergâh Yayınları, İstanbul, 1984, s. 135.

107 Cezmi Eraslan - *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 362

108 C. Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 363

sederken orada teşhir edilen Türk mallarının çok olduğunu belirtmektedir.[109]

"Japonya ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki münasebetler Japonya'nın yabancılara verdiği kapitülasyonları kaldırmak istemesi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun 'Pan-İslamizm' siyaseti gütmeye başlaması ile açılmıştır. Bu devirde II. Abdülhamid Saltanatı'nda (1876-1908) Türkiye Doğu âlemi ile sıkı münasebet kurmaya çalışmıştır. Padişah 'Rusya asırlardan beri iki devletin de müşterek düşmanı olduğuna göre, Japonya ile akdedeceğimiz ittifakların temin edeceği faydaları ciddi olarak mütalaa etmek icap eder,' diyordu. Aynı zamanda Sadrazam Mithat Paşa İngiliz politikacılardan 'Rus siyasi baskısını hafifletmeye matuf bazı telkinler' ihtiva eden mektuplar almaya başladı. Bu mektuplardan birisinde, Prens Bismarck ile doğrudan doğruya temasa geçilerek onun Türkiye'nin yeni siyasi durumu ile ilgilenmesinin sağlanması, diğerinde ise Japonya ile sıkı siyasi münasebetler kurulması tavsiye edilmekte idi. Böylece diplomatik münasebet bakımından Türk-Japon münasebetlerinin başlaması kaçınılmaz bir hale gelmiştir."[110]

Fukuchi, 1871'de Japonya Hükümeti tarafından kapitülasyon anlaşmalarım düzeltmek için Avrupa'ya gönderilen Büyükelçi İwakura'nın başkanlığındaki heyete dahil olup onun emriyle İstanbul'a gelmiştir.[111]

İki ülke arasındaki diplomatik ilişkilerin kurulması, önce Japonya tarafından teklif edildi. 1875'te Hariciye Nazırı Terashima Munenori, Başbakan Sanjo Sanetomi'ye ***"Türkler gayri Hıristiyan Batı milleti olarak Avrupalılar ile diplomatik ilişkilerde bulunuyorlar. Bu bakımdan Japonlara benzemekte olup biz de onlardan çok şeyler öğrenebiliriz. Dolayısıyla onlar ile diplomatik ilişkileri açarsak bizim için faydalı ola-***

---

109 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 127-128
110 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 128
111 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 128-129

cak," diye arz etmiş. Bunun üzerine Terashima'dan Londra sefiri Ueno'ya oradaki Türk Sefiri ile ön görüşmenin yapılması hakkında **talimat** gönderildi.[112]

Daha sonra Osmanlı siyasetinde Japonya, 1876 yılında İngilizlerin teklifi ile göründü. Sadrazam Midhat Paşa'ya, Osmanlı Devleti'ni tehdit eden Rus tehlikesine karşı Almanya veya Japonya ile yakın ilişkiler kurması önerildi. Daha sonra eğitim gezisi sırasında İstanbul'a gelen bir Japon savaş gemisi görüldü: **Seiki.** Bu geminin Çanakkale Boğazı'ndan geçiş izni ve zabitlerin iyi karşılanmaları telkini yine İngilizlerden geldi. Gemi komutanına ve yüksek rütbeli subaylarına nişanlar verilirken İngiliz sefiri de hazır bulunuyordu.[113]

Fukuchi'nin Türkiye'yi ziyaretinden 7 yıl sonra, yani 1878'de Japon savaş gemisi **Seiki** bir mektep gemisi olarak İstanbul'a geldi ve bu limanda on iki gün kaldı.[114]

"Daha sonra Osmanlı İmparatorluğu ile siyasi münasebetler için gayret eden Japonya, 5 Nisan 1880'de Dışişleri Bakanlığı kâtiplerinden Yoshida Masahoru'yu Türkiye'ye gönderdi. Yoshida İstanbul'da iyi karşılandı. II. Abdülhamid'den Osmanlı-Japon dostluk anlaşmasının hızla imzalanmasını isteyen bir yazı almıştır. Yoshida Osmanlı İmparatorluğu'nun durumunu dikkatle araştırdıktan sonra Rusya'daki Japon Ortaelçisi Yanagihara Yoshimitsu'ya yazdığı raporu vermiştir. Yanagihara bu raporu okuduktan sonra bir rapor yazdı ve Japonya'ya gönderdi. Yanagihara, aynı zamanda Şakir Paşa'nın yazdığı Osmanlı İmparatorluğu'nun mevcut durumuna ait cevabi raporunu da Japonya Dışişleri Bakanlığı'na sundu. Yanagihara bu raporunda, Japon-Osmanlı dostluk ve ticaret anlaşmasının kısa zamanda imzalanmasını istemiştir. Yoshida Japonya'ya döndüğünde Dışişleri Bakanlığı'na ayrıca bilgi vermiştir:"[115]

---

112 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 139
113 C. Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 363
114 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebtlerine Kısa Bir Bakış*, 129
115 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 129

"1881 yılı Japonya ile ilişkiler açısından yoğun geçmiş, önce Japon İmparatoru'nun akrabalarından Prens Kato-Hito bir heyetle gelmiş, padişah tarafından gördükleri büyük ilgiden de cesaret alarak karşılıklı siyasi, ticari ve kültürel ilişkiler kurulması fikrini ortaya atmıştı. İhtiyatla kabul edilen teklif üzerine aynı yıl Japonlar bir ticaret heyeti gönderip İstanbul'da incelemeler yapmışlardı. Prensipte kabul edilen teklif üzerine 28 Şubat 1881'de İstanbul'dan ayrılmış olan heyet Rusya'daki Japon elçiye rapor göndermiş ve ticari münasebetlerin bir an önce kurulmasının faydalı olacağını belirtmişti. Rusya'da Petersburg şehrindeki Japon sefirin Şakir Paşa ile görüşüp hazırladığı tasarı ise kısmen işbirliği düşüncesinin oluşmaması, kısmen Osmanlı Devleti'nin Rusya ile ilişkilerinin bozulacağından korkması yüzünden imzalanamadı."[116]

"Ancak anlaşmanın onayı için asıl görüşmeler 1881 yılında başlamıştır. 1881'de Dışişleri Müşaviri Yoshida Masaharu'nun İstanbul ziyareti ve II. Abdülhamid ile görüşmesi sırasında yeniden söz konusu olmuştur. Bu yıl Petersburg'da Japon Sefiri Yanagihara Sakimitsu ile Türk Sefiri Şakir Paşa arasında geniş biçimde tartışıldı. Fakat sonucunda anlaşamadılar. Çünkü bu sıralarda iki devlet, Avrupalılar ile imzalanan eşitsizlik sözleşmeleri nedeniyle güçlük çekiyorlardı. Japonya Avrupa ülkelerine karşı bu durumdan kurtulmaya uğraşırken, onlarla eşitsizlik mukavelesi imzalamış olan Osmanlı Devleti ile eşit olarak anlaşırsa kendi çabasının boşa gidebileceğinden çekinmişti. Türkler ise, uluslararası siyasal anlaşmalarda elde ettikleri haklan aynen Japonya'nın da elde etme konusuyla ilişkin Japonya önerisini kabul etmediğinden bu kez iki ülke arasında her hangi bir anlaşmaya varılamamıştı."[117]

Osmanlı Büyükelçisi Şakir Paşa ve Japon Ortaelçisi Yanagihara'nın bütün gayretlerine rağmen bu ilk anlaşma imzala-

---

116 C. Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 363
117 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 140

namadı. Çünkü imzalanması istenen anlaşmada her iki devletin de henüz yeteri kadar çıkarı yoktu.[118]

"Bundan sonra Japonya'nın Osmanlı Devleti ile iyi ilişkiler içinde olmaya çalıştığını görmekteyiz. 1883 başında Japonlar, Osmanlı Devleti'nin sadrazamına, Petersburg sefiri ve padişahın yâverlerinden Hakkı Bey'e nişanlar göndermişlerdi. Japonya'dan çok fazla bir şey beklememesine rağmen Padişah II. Abdülhamid Japonya'yı muhtemel bir müttefik gibi görerek özel bir ilgi göstermişti. Öyle ki, Japon İmparatoru'na Murassa Osmanlı Nişanı verilmesi hakkında sadaretin fikrini almıştı. Ancak hemen bir teşebbüse geçilmediğini görüyoruz. Yine de aradaki iyi ilişkilerin devam ettirilmek istendiğini söyleyebiliriz. Bu meyanda teşebbüs önceliğini Japonya'nın ele aldığını görüyoruz. Nitekim 1886 yılında imparatorun hususi danışmanı Kont Korada'nın İstanbul'a geleceği haber alındı. Petersburg sefirinin işareti ile kontun, gelişi esnasında gümrüklerde kolaylık gösterip muafiyet uygulanması, ikameti sırasında da yakınlık gösterilmesi ilgililere bildirildi. İmparatorun Avrupa hakkında bilgi toplamakla görevlendirdiği özel danışmanından soma amcasını göndermesi Osmanlı Devleti ile yakınlaşmaya verdiği önemi göstermektedir. Avrupa'da askeri tesisleri inceledikten sonra İstanbul'a gelen Japon heyetini Dolmabahçe Sarayı'nda ağırlayan II. Abdülhamid, Japon İmparatoru'nun gönderdiği en büyük nişan olarak bilinen Krizantem Nişanı'nı kabul etmişti. Buna mukabil padişah da Prens Komatsu'ya, karısına ve imparatorun saray nazırına, 1. Rütbe Murassa, dünürlerine ve yaverlerine 2. ve 3. Rütbe nişanlar vermişti. Temsilcilerinin gördüğü ilgiden son derece memnun olan Japon imparatoru, II. Abdülhamid'e teşekkür mektubu yollarken, Prens Komatsu da başta Sadrazam Kâmil Paşa olmak üzere yakın ilgi gördüğü devlet ricaline nişanlar göndermişti."[119]

---

118 T. Takahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 129
119 C. Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 364

Ondan soma *Ertuğrul* olayına kadar iki ülke arasında anlaşma, ilişki için görüşmeler yapıldığına ilişkin her hangi bir belge bulunmamıştır. Başbakanlık Arşivi'ndeki irade tasnifinde bulunan Japonya ile ilgili iradenin çoğu nişan verilmesi hakkındadır.

1887 Eylül'de Prens Komatsu, Japon asilzadelerinden ilki olarak Türkiye'yi ziyaret etti. Bu ziyaretin esas amacı şimdilik bilinmemektedir.[120] Ertesi yıl Japon Hükümeti tarafından Prens Komatsu'nun görmüş olduğu yakın misafirperverliğe teşekkür etmek üzere, Sultan'a Büyük Krizantem Nişanı'nın verileceği ve buna karşılık da Türkiye'den de Japon İmparatoru'na uygun nişanın verilmesinin mümkün olup olmadığı sorulmuştur. Türkler emsale göre İmtiyaz Nişanı'nın verilmesine karar verdiler.[121]

"Böylece Türk-Japon münasebetlerinde, başlangıçta Japonların aktif, Türklerin ise pasif intibaları vardır. Petersburg'daki müzakerenin boşa gitmesinden anlaşıldığı gibi, Türkler için Japonya ile dostluk kurulması o kadar mühim değilmiş. II. Abdülhamid de şahsen Japonya'yı ne kadar merak etmiş ise de, gerçek anlamıyla onu doğrudan kendi menfaatine bağlayamamıştır. Daha sonra Japonya ile Ticaret Antlaşması'nın akdolunduğu sıralarda bile **'Ben şahsen uzak dostumuz Japonya'dan fazla bir fayda ümit etmemekteyim'** diyordu. Nitekim sadece Türk-Japon münasebetlerinden Ertuğrul'un gönderilmesinin maksadını aramak yeterli olmayacaktır."[122]

"Gelişmeler üzerine II. Abdülhamid, Japonya ile ilişkilerde somut bir ilerleme sağlamak için harekete geçme gereğini duydu. Öncelikle imparatorun gönderdiği nişana Osmanlıların en büyük nişanı ile mukabele edilecekti. Ancak meselenin pek fazla yayılmaması için bunu değişik bir ad altında yapmak gerekti. Bu iş için *Ertuğrul* okul gemisi seçildi. Görü-

120 T. Tokahashi, *Türk-Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*, 130
121 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 140
122 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 140

nürde sebep Deniz Harp Okulu öğrencilerinin okulda teorik olarak gördükleri ve aldıkları bilgileri, denizde uygulayarak öğrenmeleriydi. Bu seferin ayrıntısına girmeden, Japonya'nın Osmanlı Devleti ile yakınlaşma çabalarının sebepleri nelerdir? Osmanlı Hükümeti'nin çok aktif olmasa da bu yakınlaşmadan beklentileri ne yoldadır? Kısaca bu soruların açıklığa kavuşturulması gerekiyor: Her şeyden önce Japonya 1857'de imzaladığı, kendisini yarı sömürge haline getiren kapitülasyonların kaldırılması hususunda Avrupalı devletleri razı edememişti. Meseleyi kuvvet kullanarak halletmek tek yol olarak gözükmekte idi. Ancak sadece askeri gücün çoğu zaman meseleleri halletmede yetersiz kaldığı bilindiği için Japonya da muhtemel müttefikler bulmak yolunu tercih etmiş olmalıdır."[123]

"Nitekim sonraları 1905'te Rusya ile Kore yüzünden harbe girişmeden önce İngiltere ile bir ittifak anlaşması imzalayacaktı. Diğer taraftan Mançurya ve Kore'de Rusya ile menfaatleri çakışan Japonya, elde edebileceği Osmanlı dostluğunu Rusya'nın kuvvetlerini bölmesini sağlamak için kullanabilirdi. Osmanlı Devleti'ne gelince; her şeyden önce bir dost müttefik elde etmenin büyük faydaları olacaktı. Kuzeyindeki ezelî rakibi Rusya'yı Uzakdoğu'dan tehdit edecek bir müttefik Osmanlı Devleti'nin mücadele gücünü son derece artırabilme kabiliyetindeydi. Nitekim, II. Abdülhamid, 1904-1905 Rus-Japon Savaşı esnasında Japonya'nın zaferine kendi kazanmışçasına sevinmiş, **'Rusya'nın kuvvetinin çoğunu Uzakdoğu' ya nakletmesinin Karadeniz'deki taarruz kuvvetini azaltacağına'** önemle işaret etmişti. Gerçi Ruslar Doğu cephesinde rahatladığı zaman yine tehlike baş gösterecekti. Baltık'ı Rus denizi haline getiremeyince önlerinde tek seçenek olarak Karadeniz kalacaktı. Bunu tabiî ve anlaşılır bulan Osmanlı padişahı, eğer

123 C. Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 365

Japonya ile müttefik olursa Rusya için Doğu'da devamlı var olan bir tehlike yaratmış olacaktı."[124]

"Osmanlı Devleti'nin İslamcı siyasetinin Uzakdoğu uygulamalarında en somut örnek olarak kabul edilen *Ertuğrul Firkateyni*'nin gönderilmesi ve geminin feci sonu, devamlı spekülasyonlara sebep olagelmişti. Osmanlı padişahının bu gemi projesi konuşulmaya başlanmadan önce Japonya Ticaret-Ziraat Bakanı Vikont Koni yanında bir heyetle İstanbul'a gelmiş, padişahın iltifatlarına mazhar olmuştu. Tam bu sırada padişahın Japon İmparatoru'na hediye ettiği nişanı gemi ile göndereceği duyulmuştu. Japonya ile münasebetlerinde Rusya'yı endişelendirmemeyi prensip edinen II. Abdülhamid'in pratik bir çözüm olarak bu yolu düşünmüş olduğu anlaşılıyor."[125]

"Öte yandan II. Abdülhamid, Japonya'ya savaş gemisinin gönderilmesi düşüncesini çok önceden açıklıyordu. Daha tahta çıktığında fazla zaman geçmeden, 1878'de Avrupa seferi sırasında İstanbul'a uğrayan *Seiki* adlı Japon harp gemisinin kaptanı yarbay İnoue'ye 'Ben de ülkenize harp gemimizi göndermek istiyorum,' demişti. Ondan sonra adı geçen Yoshida Masaharu'ya da; 'Şimdi Avrupalılar ile meşgulüz. Fakat ileride sükûnet bulunca mutlaka Japonya'ya harp gemisini göndereceğim,' demiş. Nitekim Japonya'ya bir harp gemisinin gönderilmesi, uzun yıllardır II. Abdülhamid'in aklında kurduğu bir tasarı idi."[126]

1904-1905 Japon-Rus savaşı sonuçları

Daha önceki bölümde sonucunun Osmanlı basınında büyük sevinç yarattığını belirttiğimiz Japon-Rus (1904-1905) savaşı Rusların yenilmesinin ötesinde, tarihi süreçte bakıldığında Osmanlı aleyhinde bazı sonuçlar doğurmaktadır. Os-

---

124 C. Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 365
125 C. Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 366
126 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 141

manlı halkının sonucuna çok sevindiği bu savaşın oluşum ve sonuçlarının gerçek boyutları üstünde durmak gerekiyor. Bu sonuçlara göre II. Abdülhamid'in ve Müslüman dünyanın, Japonya'nın yükselişini ve gerçek politik amaçlarını anlayıp değerlendirme doğruluğu ortaya çıkacaktır.

Çin-Japon Savaşı (1894-1895) deniz ve anakara yörüngeleri arası bir savaş olmuştu; Japonya'nın zaferi ile Çin, Uzakdoğu'daki egemenliğini Japonya'ya terk ediyordu; dolayısıyla İngiltere Uzakdoğu'da Rusya'ya karşı daha güçlü duruma geliyordu.[127]

Uzakdoğu'da zirveye yükselmiş olan Japonya, çevresindeki yörünge üslerinin baskısı altında özellikle, Pasifik ve Asya tarafından çekiliyordu. Bununla beraber, kıyı yörüngesinin, denge seviyeleri en yüksek güçleri ABD ve Almanya; İngiltere ve Rusya'nın Uzakdoğu ve Pasifik'teki yayılışlarına karşı, çıkarlarının koruyuculuğunu yapması için Japonya'nın yanında onun doğal müttefiki (bağlaşığı) olarak bulunuyordu.[128]

Uzakdoğu Pasifik politika ortamında güçler netleşip bu gelişmeler olurken, Avrupa'nın siyasi gündemi daha farklı biçimleniyordu.

"1900 yılına gelindiğinde Avrupa politikasının temelini istikrarsızlık oluşturuyordu. İngiltere, 1871'den sonraki 30 yıllık süre içinde, emperyalizmdeki başarılarının etkisiyle, Almanya'nın Avrupa'daki üstünlüğüne pek önem vermemiş, güç dengesinin bozulmakta olduğunu tam görememişti. 1900'lere gelindiğinde dengenin Fransa'nın aleyhine döndüğü ve Almanya'nın deniz silahlarında İngiltere ile arayı kapatmaya başladığı anlaşılınca, sömürge yollarının korunmasında deniz rekabetine tahammülü olmayan İngiltere, kendisini Fransa'ya yakın hissetmiştir. Böylece, Avrupa politikası tehlikeli bir dönemece girmiş bulunuyordu."[129]

---

127 Geniş bilgi için bkz. M. Nadas, *Boğazlar, Deltalar,* 503-504

128 M. Nadas, *Boğazlar, Deltalar,* 504

129 Oral Sander-*Siyasi Tarih*, c. 1, 180

"İngiltere, ilk iş olarak, 1902 yılında Japonya ile bir ittifak yaparak, o güne kadar sürdürdüğü ittifaklara girmeme politikasını terketti. Bunun nedenleri, Çin üzerinde Rus-Japon yakınlaşmasını önlemek ve daha da önemlisi, İngiliz sömürge imparatorluğuna Asya'da bir tehdidin doğmuş olmasıdır. İngiliz İmparatorluğu'nun yıkılma sürecinin başlangıç tarihi, Rusya'nın 1891 yılında Trans-Sibirya demiryolunun yapımına başlamasıdır. Bunun önemi şuradadır: İngiltere, tarihte ilk kez, Asya'da karşısına görkemli bir deniz gücünü çıkaramayacağı bir kara devletinin, Rusya'nın askeri gücü ile hesaplaşmak zorunda kalabilirdi. Bu durumda, Güney Asya'daki geniş sömürge bölgelerinin güvenliği tehlikeye düşebilirdi. İngiltere'nin 'yalnızcılık politikası'nın artık günün uluslararası ilişkilerinin gerçeklerine cevap veremeyeceği açık bir biçimde ortaya çıktı ve bu devlet Japonya'ya yöneldi. Çünkü Rusya'ya karşı Asya kıtasında savaşabilecek nitelikte kara ordusu çıkaracak tek devlet Japonya idi. İşte, Japonya ile 1902 ittifakını bu yüzden yaptı. Japonya açısından ise, Rusya'nın Fransa ile ittifak yapması, Trans Sibirya demiryolunun yapımına başlaması, Rusya'ya Fransız sermayesinin girmesi ve Mançurya'ya da ekonomik bakımdan sızmaya başlaması, Çin üzerinde emperyalist emeller besleyen Japonya'yı hem tedirgin etmiş, hem de güvenliğini tehdit altında görmüştür. Bir ada devleti olarak, Japonya'nın ulusal çıkarı, kıtanın Ada'ya en yakın bölgesinin yani Mançurya ve onun uzantısı olan Kore yarımadasının emin ellerde olmasına dayanıyordu. İngiltere ile ittifakı bu yüzden imzaladı."[130]

Halbuki aynı dönemde II. Abdülhamid ve dış politikası, bu gelişmeleri doğru çerçevede yorumlayacak ileri görüşlülüğe sahip olmadığı görülmektedir. Japonya ile olan ilişkide Japonya'nın emperyalist bağlamda yayılma sürdüren bir dev-

130 O. Sander, *Siyasi Tarih*, c. 1, 181

let olduğu değerlendirilemediği gibi, kendi düzlemlerinde de Alman emperyalizmine bir teslimiyet yaşanıyordu.

II. Abdülhamid, her türlü kötülüğün kaynağı olarak gördüğü İngiltere ile ilişkilerden kaçınıp başka bazı denge unsurları ararken, Müslümanlığı yayacak bir ülke olarak görülen Japonya'nın, İngiltere ile ittifak girişiminde bulunuşunun, Osmanlı dışişlerince gerçekçi olarak değerlendirildiği kuşkuludur.

İngiliz-Japon ittifakı gereğince, İngiltere ile Japonya Uzakdoğu statükosunu korumak yükümlülüğü altına giriyorlardı. İki devletten biri bu statükoyu korumak için üçüncü bir devletle savaşa girişecek olursa, öteki devlet yansız kalacak, ancak bir başka devlet bu üçüncü devlete yardım edecek olursa, İngiltere ile Japonya birbirlerine yardım edeceklerdi.[131]

Daha önce Kore'yi ele geçirmek için Çin ile (1884 -1895) savaşan Japonya, Uzakdoğu politikasında da bazı yeni oluşumları dünyanın uluslararası politika ortamına getiriyordu. Aslında (1904-1905) Japon-Rus Savaşı'na gidecek süreci de başlatmış olan Japon-Çin Savaşı, sonuçları bakımından bazı gerçekleri ortaya çıkarmıştır. Şöyle ki:[132]

"1. Japonya bu savaş ile Uzakdoğu'daki kuvvetler dengesi içine giriyordu. Batıya açıldıktan kırk yıl sonra bir büyük kuvvet olarak ortaya çıkan Japonya, Uzakdoğu politikasının bundan böyle hesaba katılması gereken bir unsuru oluyordu..

2. Bu tarihe kadar Uzakdoğu'da sömürgecilik faaliyetinde sadece Avrupalılar rol almıştı. Şimdi Avrupa sömürgeciliğinin arasına bir de Asyalı devlet katılmaklaydı. Bu ise, Uzakdoğu'da, Avrupa ile Japonya ve Amerika ile Japonya arasında uzun sürecek bir rekabet ve mücadele devresinin açılmasıydı.

---

131 O. Sander, *Siyasi Tarih*, c. 1, 183
132 F. Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, 93

3. Japonya'nın Batı'ya açıldıktan sonra kısa sürede gösterdiği bu basan ve Batı teknolojisi ile Batı'nın seviyesine çıkması, Asya'da san ırk milliyetçiliğini başlatacaktır. Japonya örneği, Asya milletlerine Avrupa seviyesine çıkmada sarı ırkın yeteneği konusunda bir güven duygusu ve inancı vermiştir."

Bu savaşın ardından Çin'de karışıklıklar ortaya çıktı. Bundan yararlanan Rusya da Mançurya'ya yerleşmek istiyordu. Bu durum doğal olarak öteki iki emperyalistin, yani İngiltere ve Japonya'nın çıkarlarına ters geldi. 1902 yılında İngiltere-Japon ittifakının imzalanmasından sonra, İngiltere'nin kışkırtmasıyla Rusya'ya savaş açtı ve sonuçta 18 ay süren savaş, Japonya'nın kara ve denizde kesin üstünlüğü ile soma erdi.

1904-1905 Savaşı Osmanlı'da büyük heyecan yarattı. Ama bu savaşın sonuçlarının II. Abdülhamid ve Osmanlı basınınca da doğru olarak değerlendirilemediği kuşkusuzdur. Çünkü Rusların yenilmesine bu kadar çok sevinen Osmanlı, savaşın sonucunda ortaya çıkacak gerçeklerin kendisine ne denli zararlar getireceğini görmemiştir.

Rus-Japon savaşının sonuçları

"1904-1905 Japon-Rus Savaşı, tarihin en önemli vė uzun vadeli sonuçlar doğuran savaşlarından biridir. Büyük devletler arasında 1870'ten sonraki ilk savaş olan bu mücadele, aynı zamanda Endüstri Devrimi'nin ikinci aşamasının da ilk büyük çapta silahlı çatışmalarıdır. Ancak, dünya tarihi açısından önemi, modern çağlarda beyaz olmayan bir halkın beyaz bir halkı yenmesinde yatar. Asyalı bir devlet, 50 yıl gibi kısa bir sürede, Avrupalıların savaş oyununu öğrenmiş ve oynamaya başlamıştı. Japon zaferi, uzun vadeli gelişmeler zincirini üç yönde harekete geçirmiş sayılabilir.

1) Uzakdoğu'da izlediği dış politikada başarılı olamayan Rus hükümeti, dikkatini yeniden Batı'ya çevirerek, Balkanlar'da etkin bir politika izlemeye başladı. Bu davranış,

sonucu Birinci Dünya Savaşı'na varacak bir dizi uluslararası bunalımı başlatacaktır.

2) Çarlık hükümeti savaştan hem prestij hem de askeri güç bakımından çok zayıflamış olarak çıktı. Savaşın yürütülmesindeki beceriksizlik ve savaşın yarattığı zorluklar halkın tepkisine yol açtı ve daha önce yeraltında faaliyet gösteren gizli 'örgütlerin ayaklanması' ile Rusya'da 1905 Devrimi oldu.

3) Japonya'nın Rusya'ya zaferi, Avrupa dışı dünyada uyarıcı bir etki yaptı. Japonya'nın da, tıpkı Batılılar gibi emperyalist bir devlet olduğu gerçeği, Japonların beyaz ırktan olmadığı gerçeği tarafından gölgelendi ve üzerinde hiç durulmadı. Daha 50 yıl önce Japonya da 'geri' ve savunmasız bir ülke değil miydi? Alınan ders açıktı: Japon örneği izlenerek, Batı'nın bilim ve endüstrisi sömürge ülkelerine getirilmeliydi. Ancak, tıpkı Japonya'nın yaptığı gibi, modernleşme beyazların denetiminde olmamalı ve ülkenin ulusal özellikleri korunmalıydı. 1905'te İran'da, 1908'de Osmanlı devletinde ve 1911'de Çin'de milliyetçi nitelikte devrimler oldu. Hepsinin ortak noktası Batı üstünlüğüne karşı mücadeleler olmalarıydı."[133]

Bu savaş her ne kadar Japon-Rus Savaşı olmuş ise de, sonucu açısından en kazançlı ülke İngiltere'dir. Uzakdoğu'da ve Asya'da Rusya İngiltere ile çatışamayacağını görmüştür. Avrupa'daki güçlü devletlerden biri olan Rusya'yı yenmekle Japonya, hiç tartışmasız olarak dünyanın büyük güçleri arasına girmiş oldu.

İşte bunun içindir ki, Japon yenilgisinin hemen arkasından Rusya 1907'de İngiltere ile bir anlaşma yapıp, "üçlü itilafın" üçüncü halkasını meydana getirdi. Şimdi İngiltere ile Rusya aynı safta bulunuyordu. Bu ise Rusya'nın Boğazlar üzerindeki emellerini gerçekleştirmesini kolaylaştıracaktı. Bundan dolayıdır ki, 1907'den sonra Rusya'nın ağırlığı Osmanlı Devleti üzerine çökecektir. Bir başka deyişle Japonya'nın Rusya'yı

---

133 O. Sander, *Siyasi Tarih*, c. 1, 185

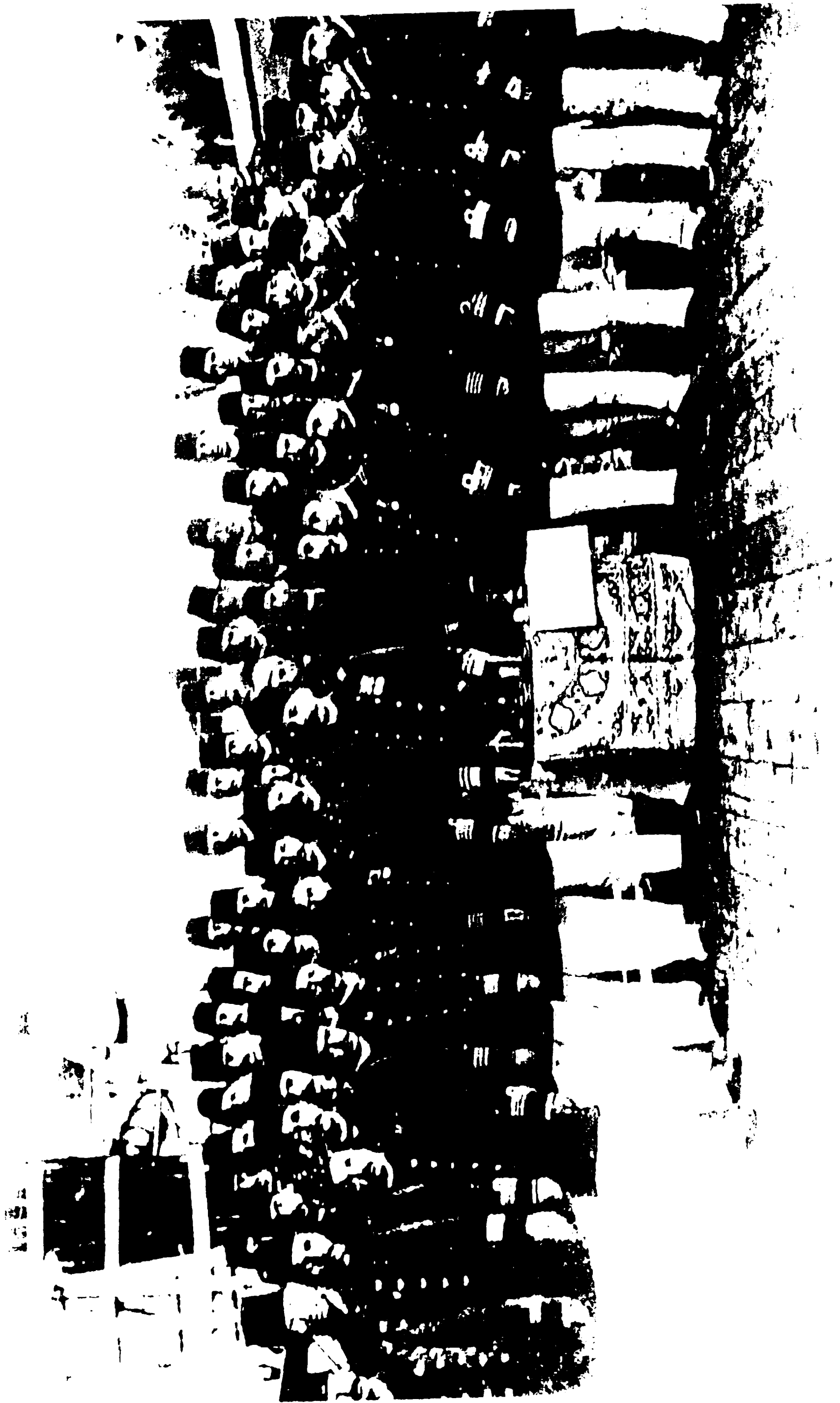
yenmesiyle Osmanlı Devleti'nin aleyhine bir durum ortaya-çıktı.

Osmanlı Devleti, 1904-1905 Rus-Japon savaşını hazırlayan dış dinamiğin İngiltere olduğunu göremedi. Fakat İngiltere-Japonya ittifakı, 1890 yılında II. Abdülhamid'in, eğer başarabilseydi Japonya ile ittifak kurma düşüncesinin doğruluğunu göstermektedir. Ancak gerçek amaç bu olmayınca, çok önemli bir "stratejik güç fırsatı" da kaçırılmış oldu.

İKİNCİ BÖLÜM
ERTUĞRUL FİRKATEYNİ FACİASI

Güçlü bir deniz kuvveti limandaki gemilerin sayısı ile, hatta hizmetteki gemilerin sayısı ile değil donanımı tamamlanmış ikmali yapılabilen, mürettebatı tamamlanmış olan gemi sayısı ile ölçülmelidir.

Amiral Herbert RICHMOND



ERTUĞRUL'UN SEFER HAZIRLIKLARI

Faciadan yaklaşık 20 yıl sonra olayı kaleme alan deniz subayı ve Deniz Müzesi'nin kurucusu Süleyman (Nutki) Nutku, *Ertuğrul Firkateyni*'nin sefer hazırlıklarını ve Bahriye'nin bu olayı nasıl karşıladığını şiirsel bir dille şöyle anlatıyor:

"Yirmi yıl öncesi, yani 1889 yılı... İlkbaharın tüm tazeliği, canlılığı, tatlı tebessümleri ile süslediği mayıs ayının bir günündeyiz... Bugünlerde Bahriye Dairesi'nin[1] *çevresinden geçenler, oradaki kahvehanelerde, o eski* ***'Tokatlının kahvesi'****nin önündeki meydanlıkta kısa yer iskemlelerine küme küme oturan, gelip giden, dolup taşan Bahriye subaylarının bir iş, bir hareket, bir yenilik arayan isteklerini dışa vuran gözlerinden, bir sevincin güldüğünü*[2] *görüyorlar. Uzun bir sefer sevinci... Japonya seferi..."*

Bahriye Nezareti'nin (Deniz Bakanlığı'nın) ve Donanma Komutanlığı'nın Kasımpaşa'da olması nedeniyle, denizcilerin çoğunlukta olduğu bir semtti burası... Çeşitli anılarda o günlerin Kasımpaşa'sı şöyle anlatılmaktadır: Nezaretin karşısındaki basık tavanlı, sinek yuvası, birkaçı dışında geri kalanların küçük ahşap yapılar olduğu kahvehaneler sıralanmıştı...

Sultan II. Abdülhamid döneminde gemiler Haliç'e çekildiği için çürümeye başlayınca, elden çıkan geminin personeli başka

---

1 *Bahriye Dairesi:* Deniz Kuvvetlerinin tüm komutanlık birimleri Kasımpaşa'daydı. Bugünkü Kuzey Deniz Saha Komutanlığı'nın ve deniz hastahanesinin bulunduğu yapılar. Donanmanın ve deniz kuvvetlerinin tüm idari işleri buradan yönlendirilirdi.

2 Süleyman Nutku'nun tanımlamasıdır.

bir gemiye atanır, o gemideki personel sayısı da doğal olarak artardı. Maaş zamanı gelince (maaş, bayramlarda, kandillerde ve cülus günlerinde verilirdi...) Personelin gemiye gelmesi gerektiğinden, çok kalabalık olur ve gemi batma tehlikesi geçirirmiş. Bu sorunu çözmek için uygulanan yöntem, maaş alacak personelin bir bölümü bu kahvehanelerde bekleşirken, öbür bölümü gidip maaşını alırmış. Böylece gemi de batmaktan kurtulurmuş...

Bu dönemde, Bahriye Salnamesi'ndeki kayıtlara göre yetmiş gemi, yedi bin deniz subayı ve üç yüzün üstünde de amiral (paşa) bulunmaktadır.

Bu kahvehanelerin en önemli işlevlerinden birisi de imparatorluğun her köşesinden gelen denizcilerin bir araya gelip Bahriye haberlerinin konuşulduğu yerler olmasıdır. Gün gelir iki-üç yıl hiç haber alınamayan kişi ve yerler hakkında bilgiler aktarılır; ölenlerin kimlikleri saptanır; olayların yorumu yapılırmış.

Kadınlar imparatorluğun Basra, Hüdeyde, Tobruk, Preveze gibi uzak köşelerinde görev yapıp da birkaç yıldır haber alamadıkları kocalarının salgın hastalıktan öldüğünü bu yurt köşelerinden gelen denizcilerden o kahvehanelerde öğrenirlermiş. Eğer ölüm varsa, denizciler hemen oracıkta yardım toplar, yaslı, yıkılmış, dul kalmış kadına katkıda bulunurlarmış.

İş takibine gelenler, emekli maaşı peşinde koşanlar, tayin yaptırmaya uğraşanlarla dolup taşan Kasımpaşa Meydanı ve bu kahvehane önlerinden geçenler kılıçların şakırtısı, apoletlerin parıltısı yanında ayağında takunya, üstünde entari ve Şam hırkası, beline sarılı bal rengi kuşağı, başından eksik etmediği fistolu takkesiyle sakallı denizcileri de görür, hayretle bakarlarmış... Üsküdar Muhafızı Cemal Paşa göreve geldikten sonra entari ile kahvehanelere çıkmayı yasaklamış, artık buralarda yalnızca üniformalı denizciler görülmüş... Ama yine de Bahriye'nin ve bahriyelinin yazgısını geri döndürmeye, on altıncı yüzyıldaki görkemine ulaştırmaya kimsenin gücü ve olanağı yetmemiş...

II. Abdülhamid döneminde deniz kuvvetleri mensuplarının içinde bulundukları durumu yansıtan en önemli bir olgu da al-

dıkları maaşlardır. *"Aslında doğru dürüst verilen maaşları bile yoktu. Zaman zaman Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın bulduğu usulle hurdaya çıkarılmış gemi enkazları hurdacı Yahudilere satılır ve subaylara maaşları verilirdi. Hatta maaş doğrudan doğruya subaylara ödenmez, şimdiki maaş bordrosu yerine geçen Suret üzerine örneğin Taif'ten 100 okka verile denilerek, ilgili subayın hakkı karşılığı yazılır ve Suret'i alan doğruca hurdalığa gidip her zaman hazır olan tefeci Yahudilere çok ucuza giden gemi enkazını devredip geçimini sağlamak yolunu arardı."* (Osman Öndeş, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, s. 23.)

Yazarımız Süleyman Nutku'nun sözünü ettiği Tokatlı'nın eski kahvehanesi de bu kahvehanelerden birisidir... Yüzlerce yıl denizlerde sancak gösteren İmparatorluk denizcilerinin torunları, şimdi bu kahvehanede pineklemekte, sadece dedikodularla zaman geçirmektedir. Bu kahvehanelerin varlığı ve müşterilerinin durumu, Sultan II. Abdülhamid döneminde donanmanın ve deniz subaylarının içler acısı halinin en çarpıcı, en gerçekçi görüntüsüdür.

"Bir savaş gemisinin Japonya seferi için hazırlanmakta olduğu duyulmuştu. Japon İmparatoru Mikado'ya bir armağan gönderileceği de belirtilen bu haber, tüm akılları işgal ediyordu. Habere bazen bir geminin adını da katanlar oluyor ve **'Asar-ı Tevfik'**[3] deniliyordu.

Bu haberle ortalığın kaç gün çalkalandığını hatırlamıyoruz ama, bir gün yeni bir haber duyuldu: **'Ertuğrul'** hazırlanıyormuş dediler. Bunun resmen onaylanıp onaylanmadığı keşmekeşi birkaç günden fazla uzamadı. Sonunda güvenilir kaynaklardan alınan bilgiler ve hareketlerin dikkatlice izlenmesi sonucunda, bu yolculuğa **Ertuğrul**'un tek aday olduğu anlaşıldı.

---

3 *Âsâr-ı Tevfik:* Bu zırhlı da Abdülaziz döneminde yaptırılan gemilerdendir. 1867 yılında Fransa'da 4700 tonluk olarak yapılmıştır. Uzun yıllar hizmet gördü. 1906 yılında bakım gördü, yenilendi, 3 tane 15'lik, 7 tane 12'lik, 6 tane 5.7'lik top konuldu. Birinci Dünya Savaşı başlamadan önce 1913 yılı kış mevsiminde bir tatbikat sırasında Karadeniz'de karaya oturdu ve kurtarılamayarak 13 Şubat 1913 tarihinde battı.
Böylece Abdülaziz zırhlılarından hiçbiri Birinci Dünya Savaşı'na katılamadı.

Bu yolculuğun gerçek nedeni şuydu: Japon İmparatoru Mikado'nun amcası 1887 yılında İstanbul'a gelmiş olduğu için ziyarete karşılık vermek gerekmişti. Padişahın, Mikado'ya armağanlarını götürecek olan bu savaş gemisi ile, o yıl Mekteb-i Bahriye'den[4] mezun olan efendilerin[5] de gemicilik ve gemi idaresi konularını uygulayarak bilgi ve becerilerini artırmaları uygun görülmüştü. Bunun devletin yönetim kademesince de onaylandığı Sadrazam Kâmil Paşa'nın 2 Şubat 1304 (14 Şubat 1889) tarihli yazısında belirtilmiştir."

Sadrazam bu resmi yazısında şöyle demektedir: "Mekteb-i Fünun'u Bahriye'den' mezun olan öğrencilerin, teorik bilgilerini uygulayarak, deneyim kazanmaları, bilgi ve becerilerini zenginleştireceğinden, bu öğrencilerin uygulamalı gemi eğitimi yapabilmeleri amacıyla, donanma gemileri arasından seçilecek ve okul gemisi olarak kullanılacak bir gemide görev almaları yararlı görülmektedir.

Bahriye Mektebi mezunu öğrencilerin uygun görülen bir okul gemisiyle Hindistan, Çin ve Japonya tarafında seyre çıkarılması, Padişah'ın sözlü emirleridir. Geminin adının ve hangi mevsimde yola çıkarılmasının uygun olacağının ve bu konudaki tüm ayrıntıların açıklanması...'[6]

---

4 Mekteb-i Bahriye: Bugün adı Deniz Harp Okulu olan ve deniz kuvvetlerine subay yetiştirilen okul; ilk olarak Kasımpaşa'da 1773 tarihinde kuruldu. (Bazı deniz tarihi araştırmacıları 1775 demektedir.) O günkü adı *"Mühendishane-i Bahr-i Hümâyun"*dur. İlk kurucusu da Cezayirli Gazi Hasan Paşa'dır.
Okulun hem adı hem de yeri zamanla değişiklikler göstermiştir. *"Mühendishane-i Bahri-i Hümâyun* - Mektebi Fünunu Bahriyei Şahane - Mekteb Bahriyei Şahane - Mektebi Bahriye - Bahriye Mektebi - Deniz Harp Okulu." Okul, Kasımpaşa-Parmakkapı-Heybeliada arasında gidip geldikten sonra 1985 yılında Tuzla'daki bugünkü yerinde konuşlanmıştır. Dünyanın ikinci modern Deniz Harp Okulu'dur.

5 II. Abdülhamid döneminde (1876-1908), okulun öğrenim sisteminde bir değişikliğe gidilmedi. Okul İdadi ve Şakirdan denilen Harbiye sınıflarından oluşmaktaydı. 2 yıl Şakirdan sınıfında okuyan ve başarı gösteren öğrenci (mühendis) rütbesiyle eğitim gemisine geçer, Girit'e sefer yapılırdı. Ancak bundan sınıfın birinci ve ikincileri hariç tutulurdu. Onlar Erkânıharp (kurmay) kabul edilerek Deniz Erkânı Harbiye Dairesi'nde görevlendirilirlerdi.

6 Karşılaştırma: Deniz Müzesi Arşivi-Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Bölümü, 21 nolu defter, s. 86.

Bu emirde belirtilen konular hakkındaki görüşlerinin sorulması üzerine Bahriye Nazırı[7] olan Hasan Hüsnü Paşa da 13 Şubat 1304 (25 Şubat 1889) tarihinde, bir resmi yazıyla *"Ertuğrul Firkateyni'*nin bu işe uygun olduğu, gerekli onarımın yapılarak donanımın da tamamlandığı ve mevsim konusuna gelince mart ayı sonunda yola çıkılabileceği; süvari ve komutanına verilecek talimatla öteki ayrıntılar daha sonra arz olunacaktır..." içeriğinde görüş bildirdi.



Ertuğrul Firkateyni Kafile Komutanı Bahriye Livası (Tuğamiral) Osman Paşa

Buna karşılık Sadaret[8] makamından gönderilen yazılı 20 Mart 1305 (1 Nisan 1889) direktifte, *" Belirtilen geminin adının ve Nazaretin belirlediği mevsimde yola çıkartmasının uygun olduğu Padişah tarafından onaylanmış ve bu konuda sözlü irade buyrulmuştur. Bunun yanında Padişah tarafından Japonya İmparatoru'na göndereceği armağan ile "nişan-ı âli-i imtiyazının" (özel nişan) adı geçen firkateyn komutanı eliyle ulaştırılacağından, dil bilen bir subayın atanması..."* işaret ediliyordu.

Bunun üzerine Bahriye Nezareti de 6 Nisan 1889 tarihli resmi bir yazıyla,[9] *"firkateyn komutanlığını yerine getirmek ve nişan-ı âliye (yüce nişanı) sunmak üzere birkaç yabancı dil bilen;*

---

7 Deniz Bakanı.

8 Başbakanlık.

9 Karş: DMA-Mektûbî Bölümü, defter 609, s. 135.

bilgi, görgü ve denizcilikte ustalığıyla tanınmış Bahriye Miralayla-rından (Deniz Albaylarından) Osman Bey'in[10] *ve komutanı ile subayların, nasıl hareket edeceklerini gösteren talimatın gönderildiği..."* bildirilmişti.

Bahriye Nezareti'nin 6 Nisan 1889 tarihli yazısında Osman Bey'in komutan olarak tayinin dışında ayrıca şu konular da yer almıştı:

1) Uzun yolculuk sırasında harcanması beklenilen masraflar ve tayin olunan zabitanın ailelerinin ta'yişini (geçimini) temin için fevkalade suretiyle toplam on iki bin kuruşun tahsisi.

2) Yirmi neferden oluşan musika bandosunun bulundurulması.

3) *Ertuğrul* komutanına verilecek, seyr ve hareketi hakkındaki talimat.[11]

Yazışmalar Sürüyor

Sadaret makamından 30 Mart 1305 (11 Nisan 1889) tarihinde gönderilen resmi yazıda (19 no'lu Sadaret Tezkeresi) firkateynin onarımı ve bakımının yapılmış olmasının gerekli ve kaçınılmaz olduğu ve bir gün bile bir sakatlık (arıza denilmek isteniyor e.m.) olmaması için makine ve öbür aygıtların da bakımlarının yapılıp noksanları olup olmadığı; istimbot[12]

---

10 Albay Osman, 29 Kasım 1853 tarihinde Sinop Limanı'nda Rus Donanması"nın baskınına uğrayan donanmanın Komutanı Patrona (Koramiral) Osman Paşa'nın torunu, Basra Bahriye Komutanı Liva Amiral Ahmet Rahmi Paşa'nın oğlu, Bahriye Mektebi Nazırlığı da yapmış olan Ferik Amiral (Koramiral) Mehmet Raşit Paşa'nın kardeşidir. 1858 yılında İstanbul'da doğmuştur. 1877 yılında Bahriye Mektebi'nden mezun olmuş, kısa aralıklarla rütbeler alarak 11 yılda Albaylığa yükselmiştir. Bu arada 1883 yılında Paris Deniz Ataşeliği yapmış, 1885'te Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Paşa'nın kızı ile evlenmiştir. 1887 yılında Padişah Yâverliğine 6 Mart 1889'da da *Ertuğrul* komutanlığına atanmıştır, İngilizce ve Fransızca bilir, iyi yetişmiş değerli bir deniz subayımızdır. Kendisinin *Ertuğrul*'a komutan olarak atanmasının gerçek nedeni; "Bozcaadalının bu gemi çok sağlamdır, bakın damadımı gönderiyorum..." diyerek, sözü geçen bir amiral görüntüsü yaratmak isteğidir. Albay Osman harp okulundan 1877 yılında, ağabeyi Mehmet Raşit ise 1875 yılında mezun olmuştur. Buna karşın ağabeyinden sekiz yıl önce amiral olmuştur. Bu da ne denli değerli bir deniz subayı olduğunu göstermektedir.

11 Kaori Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 118.

12 Buhar makinesiyle çalışan (işleyen) filika büyüklüğünde tekne. Çatana

ve benzeri araçların da bakımlarının tam olup olmadığı soruluyordu. Ayrıca ne gibi şeylere gerek olduğunun bir teknik heyet tarafından geminin her köşesinin incelenerek, sonucun üst makamlara arz ve beyan kılınması isteniyordu.[13]

Padişah tarafından Japonya imparatoru hazretlerine armağanlar da yollanacağından, firkateynin, Şeker Bayramı'nın beşinci günü (4 Haziran 1889) buradan hareket etmek üzere hazırlıkların yapılması belirtiliyordu. Ayrıca hareket gününe değin eksiklerin giderilmesi, her şeyin tamamlanmasına özen gösterilmesinin de padişah fermanı olduğu vurgulanarak, bu talimatın bir kopyasının gönderildiği ve gereğinin yapılması emrediliyordu.

Bundan sonra Sadaret'e bir yanıt vermeyen Bahriye Nezareti 13 Nisan 1889 tarihinde Mabeyin Baş Kitabeti'ne[14] bir yazı gönderdi. Bu yazıda şöyle deniyordu: *"Mektep-i Fünun-u Bahriye'den mezun olan öğrencilerin bilgilerini pekiştirmeleri için Ertuğrul Firkateyni'nin eğitim gemisi olarak Hindistan, Çin ve Japonya'ya gönderilmesi ve bu ülkelerin sularında seyir yapılması, Bab-ı âli'den (Hükümet'ten) tebliğ buyurulan emir gereği olduğundan bu firkateyne bilgili ve yetenekli bir süvari (gemi komutanı) ile bir de muavin (ikinci komutan) atanması gerekli olduğundan, Tekfurdağlı (Tekdirdağlı) Ali ve Cemil Efendi kaptanlar bu görevlere uygun görülmüşlerdir. Aranan nitelikleri taşıyan subaylar olduklarından rütbelerinin kaymakamlığa (yarbaylığa) yükseltilerek, bu subaylardan Ali Efendi Kaptan'ın komutanlığa (süvariliğe) ve Cemil Efendi Kaptan'ın ikinci komutanlığa atanmaları uygun görülürse, bu konuda emir verilmesi"*[15] isteniyordu.

---

13 **Karşılaştırma:** DMA-Şûrâ-i Bahrî Bölümü - defter 342, s. 15.

14 **Mabeyin Başkitabeti:** (Özel kalem müdürü anlamındadır) II. Mahmut zamanından sonra padişahların sadrazamlarla yazışmalarını yöneten ve yazmanların başı olan yüksek rütbeli saray görevlisine Mabeyin Başkâtibi denildi; tüm resmi yazışmaların yapıldığı bu bölüm de Mabeyin Başkitabeti olarak adlandırıldı.

15 **Karşılaştırma:** DMA-Mektûbi Bölümü - defter 609, s. 135 ve Şûrâ-i Bahrî, defter 253, s. 206.



Ertuğrul'un Komutanı yarbay Tekfurdağlı Ali Bey
(Canan Eronat arşivi)

Bu önerinin uygun görülerek, kabul edildiği Mabeyn Baş Kitabeti'nden gönderilen 14 Nisan 1889 tarihli yanıttan anlaşılmıştır. Süleyman Nutku, Bahriyelilerin tepkisini şöyle anlatıyor:

"Bu resmi haber karşısında, tekdüze, tüm yaşamı **Haliç**'e tutsak olmaktan bunalmış Bahriye subayları için konuşacak bir konu çıkıyordu. Tüm gemilerin saltabarbalarında[16] (gemilerde subayların toplandıkları teneffüshane) *Ertuğrul*'un bu seferi başarıyla tamamlayıp tamamlayamayacağı tartışması sürüp gidiyordu.

Japon denizinde tayfunların ne gemiler yediğini, o müthiş denizlerin ne kıymetli denizcilere belirli bir yeri olmayan mezarlar olduğunu, bu denizlerde oluşan fırtınalara dayanmaya gücü yetmeyen gemilere oranla *Ertuğrul*'un seyre dayanıklılığı adeta bir Karamürsel kayığı gibi kalacağından bu gemi ile sefere çıkmanın bir cinnet ve intihar olduğunu söyleyenler az değildi."

"Firkateynin geçeceği uzak denizlerde karşılaşılacak olan tehlike ve güçlükleri yenmek çok zor olacaktı. Bu doğa koşullarını yenmek için harcanacak tüm çabayı, karşı konması güç fırtınalar boşa çıkarıyordu. Bu koşullarda deneyim kazanmaya uğraşan yeni mezunlar, değil fırtınaları görmek onları kitaplarda bile okumamışlardı. Ama yine de *Ertuğrul*'un böyle bir seyir gerçekleştirebilecek nitelikte olduğunu ısrarla iddia ediyordu."[17]

Geminin durumu ve bu uzak yolculuğa dayanamayacağı alt kademelerde de taraftar bularak her yerde tartışma devam etmekteydi.

Süleyman Nutku, bu seyir hakkında bahriye çevresindeki düşünce ve konuşmaları mizahi bir dille anlatıyor:

---

16 **Saltabarba:** Bu gemicilik terimine yazarımız hatalı olarak **Saltabarbar** demiştir. Gemilerde subay ve eratın dinlendikleri, sigara içtikleri ya da bir araya geldikleri salonlara santabarba denir.

17 Yazar Süleyman Nutku'nun **"iddia ediyordu"** biçiminde vurguladığı kişi Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'dır.

"Geminin bir teknik heyet tarafından kontrol edildiği ve seyire dayanıklılığı için iki değişik düşünce bulunduğu yayılmıştı. Aslında böyle bir teknik heyet ve heyetin kontrolü sonunda ortaya çıkmış herhangi bir düşünce ayrılığı da yoktu ve olamazdı da... O hiçbir gerçeğe dayanmayan söylence, Japonya seferi konusunu dilinden düşürmek istemeyen subayların aralarında uzun uzadıya sürecek sonuçsuz tartışmalar yaratmak için uydurulmuş bir şeydi..."

Kaori Komatsu'ya göre; *Ertuğrul*'un gönderilmesi üzerine Sultan'ın iradesinin bu kadar geç çıkmasının başlıca nedeni, bu geminin uzun seyahate, yani Uzakdoğu seferine elverişli olmadığını söylemesi ve bu plana karşı çıkanların hiç de az olmamasıdır. Adı geçen 19 no'lu Sadaret tezkeresinde geminin tetkik ve muayenesinin emredilmesi bu görüşü desteklemektedir. Bir ara *Ertuğrul*'un seferinden vazgeçmesi de düşünülüyormuş. Çünkü o günlerde Japonya'dan bir mektup gelmişti. Bu mektupta söz edilen nişanın ne zaman gönderileceği danışılmaktaydı. 24 Nisan'da Dışişleri Bakanı, Japon hükümetine nasıl bir yanıt verileceği konusunda Sadaret'in düşüncesini sordu. Kâmil Paşa ise bu konuyu Padişah'a arz etmiş. 30 Nisan'da buna yanıt olarak yazılan iradede "sözü edilen Nişan-ı Âli'nin özel vapur ile gönderilmesinin kararlaştırılmış olmasından" diye ifade bulunmaktadır. Buna göre bir olasılık, *Ertuğrul*'un gönderilmesinden bir ara vazgeçilmiş gibidir. En azından bu çeşit dedikodular dolaşıyordu. 3 Nisan 1889 tarihli "Times" gazetesi, "Osmanlı Bahriyesi'nden bir savaş gemisinin Japonya'ya gönderilmesi düşünülmekteydi. Ama vazgeçmişler" diye bildirdi.[18]

İngiliz çarkçıbaşının göz ardı edilen raporu

Süleyman Nutku bu geminin aslında arızalı olduğunun bilindiğini ve İngiliz Başçarkçı'nın bir rapor kaleme aldığını

18 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 120

yazmaktadır. "*Ertuğrul*'un çarkçıbaşısı İngiliz Harty[19] Bey'in bir rapor vermiş olduğu haberi çevrede dolaşıyordu. Harty Bey, çok uzun zamandan beri Bahriye fabrikalarında ve gemilerde çalışmış gayretli, çalışkan ve konusunun uzmanı bir çarkçıydı. Çalışkan ve bilgili olmasının yanında düşündüklerini hür ve inandığı biçimde söyleyen birisiydi. Osmanlı bahriyesinde cesaretiyle tanınan ve onurlu yaşayan Harty'nin olumsuz rapor vermiş olması, tüm dikkatleri üzerinde toplayabilirdi.

Harty gerçekten bir rapor vermiş ve bu raporda onarım için birkaç kez havuza girip çıkan bu eski geminin kazanının hiçbir zaman değiştirilmemiş olduğunu belirtmişti. Kazan yerinden oynatılmadığı için kazan altı da gözden geçirilmemiş ve onarım da görmemiş diyerek, makinenin haraplığı nedeniyle o koca tekneyi sekiz-dokuz milden çok sürükleyemeyeceğini, hava ne kadar elverişli olursa olsun yelkenle, bu büyük seferi hiçbir zaman gerçekleştiremeyeceğini söylemişti.

Buna rağmen Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa daha önce sözünü ettiğimiz emir üzerine *Ertuğrul*'un bu seferi gerçekleştirmeye gücü olduğuna karar vererek, kararını Sadaret (Başbakanlık e.m.) yoluyla arz etmiş, hareket emrini de almıştı. Artık sözünden dönmüyordu.

Çarkçı Harty de, teknik, özgür düşünce, doğruluk ve metanet gibi nitelikleri kişiliğinde toplamış birisi olarak verdiği raporu geri alamazdı. Teknik ve bilimin ışığında ortaya çıkan gerçeği, herhangi bir baskıyla hasıraltı edemezdi. Bu durumda Bozcaadalı, Harty'yi gemiden uzaklaştırdı; İdare-i Mahsusa'nın (bugünkü Deniz Yolları) adalara işleyen vapurlarından birine çarkçıbaşı olarak tayin etti. Bu, doğruyu söyleyecek bilgili ve çalışkan insanlara bir tehdit, bir gözdağıydı.

19 1855 yılında Türk Deniz Kuvvetleri'ne katılmış bir İngiliz makine subayı olan Albay Harty, gerek donanmaya ve gerekse bahriye fabrikalarına çok olumlu katkılarda bulunmuş bir subaydır. 1867 yılında Girit ablukasına katılan ve Yunan (ARKADİ) vapurunu zapt eden İZZETTİN gemisinin Başçarkçısıydı.

Fakat Harty'nin raporu, nasıl gittiği saptanmayan bir yolla gitti ve saraya ulaştı."

Saray tarafından araştırma yapılmış olacak ki, Başkatip Süreyya Paşa imzasıyla 22 Mayıs 1889 tarihli resmi yazıda şunları görüyoruz.

"Japonya'ya gidecek *Ertuğrul* firkateyninin çok iyi bir biçimde onarılması gerektiği halde onarımdan geçmediğini duyan hükümdar bu önemli noktaya dikkat edilmesi gerektiğini buyurmuştur." Ona gelen haberlere göre geminin sadece bazı yerleri onarılmış ve cıvadıra gönderi[20] değiştirilmiştir. Geminin kalafatı[21] da tam olarak yapılmamıştır. Ekvatordan geçerken armuzlar[22] açılabilecek ve tekne büyük tehlikelerin içine girecektir. Geminin havuzlanmaması da, hükümdara gemi teknesinin iyi olmadığı kanısını vermiştir. Topların konduğu saportaların[23] da sağlam olmadığı söylenmektedir. Söylenenlere göre yirmi beş yıl önce on-on iki mil sürat yapmak üzere 30 libre sitime tahammül edecek kudrette yapılan gemi kazaları 10 libre sitimle denizde yapılan deneyinde 4 libre sitim altında bile patlamış; çıkan yangın söndürülmüş; onanma geçildiği sırada kazanlara giren İngiliz Binbaşısı Harty gere-

---

20 **Civadıra:** Yelkenli teknelerin baş taraflarından (pruvadan) 25 dereceye kadar eğik olarak uzatılan ve pruva direği ile çubukları yatay tutan halatları (istiralyaları) bağlanan seren. Kısacası, civadıra gemilerin baş kısmında bulunan direklerdir.

21 **Kalafat:** Gemilerin kaplama (ahşap) ve güverte döşeme tahtalarının aralıklarının özel yapılmış bir dolgu maddesi konarak üstünü ziftlemek ya da başka bir kimyasal maddeyle su geçirmez duruma getirmektir.

22 **Armuz:** Eski gemilerin dış kısımları geminin yapacağı açık deniz seyirleri, taşıyacağı yük vb. göz önünde bulundurularak sağlam tahtalardan, kalaslardan yapılırdı. Bu kalasların ek yerleri de (yivleri, kertmeleri) eldeki yapıştırıcılarla, katranlarla kalafatlanırdı. Özellikle Kuzey Avrupa'nın ilk gemilerinin yapımında çoğu kez tahtaların tek tek dam kiremiti gibi yerleştirilmesi tercih edilirdi. Buna "bindirme" (kiremit) inşa denirdi. Daha yaygın bir yöntemse armuz (karavel) kaplamadır. Bu inşa türünde tahtalar düz bir yüzey oluşturacak biçimde "yan yana" dizilir.

23 **Saparta:** Yazarımız saparta olan gemicilik deyimini saporta olarak yazmıştır. Saparta, geminin bordasındaki top çıkarılan dört köşe boşluk ve açıklık. İkinci olarak geminin yanında sıralı duran topların tümü.

ken muameleyi yaptıktan sonra geminin Japonya'ya gidemeyeceğini bildirmiş ve kendisi böyle bir kanıyı bildirdiği için gemiden alınarak ada vapurlarından bir tanesine başçarkçı atanmıştır. Sonuç olarak *Ertuğrul Firkateyni*'nin Japonya'ya gidecek bir teknik kifayette olmadığı; buradan hareketinde olmasa bile, yolda kazaya uğrayabileceği kesinlikle ifade edilmiştir. ***"Hint Denizi'ne ve Japonya'ya gidecek bir savaş gemisinin yan yolda kalması ayıp ve çirkin bir olay olacağından, geminin hükümdarımıza layık bir biçimde ve kazaya uğramadân gidip gelmesi için ya Ertuğrul gemisinin iyi onarılması ya da bu göreve başka bir geminin gönderilmesini hükümdar emretmektedir..."***

Bu emrin bile bile yerine getirilmediğini belirten S. Nutku, Bahriye Nazırı'nı bir kez daha suçlu ilan etmektedir.

"Bu irade de, o koyu inatçı (Hasan Hüsnü Paşa e.m.) üzerinde etki yapamadı. Kendisini, gelecekte ortaya çıkabilecek kötü bir olay karşısında aklayabilmek için, hemen, İmalât Komisyonu ile Fabrikalar Komisyonu'na Ertuğrul'u kontrol etmeleri için emir verdi. Ancak, bu komisyon üyeleri Harty konusunu unutmamışlardı. Emirle hareket etmelerine karşın yine de Ertuğrul'u gezdiler. Görüşme ve tartışmalardan sonra raporlarını düzenlediler. ***Bu raporlara göre Ertuğrul, Japon ve Hint denizlerine*** *gidebilecek kadar güçlü, sağlam ve teknik donanımlıydı!.."*

"Şimdi, Bahriye Nezareti Mabeyn'e firkateynin en iyi biçimde onarılmış ve kalafatının bile çok sağlam olduğunu, nerede bulunursa bulunsun su hattından aşağı kısımlarının asla açılmayacağını garanti ediyordu. Ayrıca su kesiminden[24] yukarı olan borda[25] ile güvertesinin çıpa[26] tahtaları çok kuru ve sağlam olduğundan, Ekvator'da sıfır derece enlemde bile sıcaklığın şiddetinden korumak

---

24 **Su kesimi:** Geminin su üstünde kalan bölümü ile su altında kaian bölümlerinin kesiştiği hat.

25 **Borda:** Bir gemi güvertesinin su üstünde kalan yan bölümü.

26 **Çıpa:** Bir geminin ana parçalarından biridir. Geminin limanda, koyda ya da uygun bir yerde konaklaması için gerekli olan gemi demiridir. Çıpa tahtaları ise, çıpa demirinin alındığı yerdeki tahta aksamlardır.

için, çevresine tenteler yapılması, tahta aksamına zaman zaman su vurulması yönteminin uygulanmasıyla, çok uzun süre oralarda kalabileceğini ileri sürmekteydi. Makinesinin de genel olarak ve çok titizlikle gözden geçirildiğini ve kazanlarının daha iki-üç yıl sürekli bir sefere bile dayanabilecek derecede bakım-tutum gördüğünü ve yenilendiğini de önerisine ekleyerek güvence veriyordu."

"Kazancıbaşının vermiş olduğu rapora göre, Harty'nin ısrarla üzerinde durduğu harap kazanların on beşten on yedi libreye kadar buhar basıncına dayanacağı belgeleniyordu. Bu raporu inceleyen teknik heyetin onayıyla da gerçeklik kazanıyordu.»

Harty hakkındaki görevden alınma işlemine haklılık kazandırmak için Bahriye Nezareti şunları yazıyordu: **"Firkateynin eski çarkçısı Harty Bey'in ne sözlü ne de yazılı bir müracaatı olmamıştır. Kendisinin gemiden çıkarılması sadece (ecnebi) işçi bulundurulması uygun görülmeyişinden ileri gelmiştir. Harty Bey'in Adalar vapuruna tayini ise, Londra'dan yeni gelmiş bulunan vapurun yeni sistem makinesini tanıyıp kullanabilecek nitelikte bir eleman olmasındandır."**

S. Nutku'ya göre sonuç olarak ortaya çıkan şudur: **"Bozcaadalı (Amiral Hasan Hüsnü) Ertuğrul'u Japonya'ya bir garez ya da cinayet ve alçaklık düşüncesiyle değil, sadece dediğinden dönmeyi gururuna yediremediğinden, istediğini yaptırmaya gücü olduğunu göstermek ve de bunu kanıtlamak istediğinden dolayı göndermek kararından geri dönmemiştir."**

S. Nutku, Deniz Kuvvetleri açısından çok önemli bir kültürel olgu olan, dergi çıkarma girişimini de anlatmaktadır.

"O günlerde, bahriyemizin henüz görmediği, bilmediği ve hiç kuşkusuz beklemediği için hayretlerle karşıladığı bir iş yapıldı: "Ceride-i Bahriye (dergisi yayınlandı)..."[27]

---

27 *Ceride-i Bahriye* adıyla yayınlanan dergi, bugün *Deniz Kuvvetleri Dergisi* adıyla dört ayda bir yayımlanarak yayın hayatına devam etmektedir ve 556. sayıya ulaşmıştır.

Osmanlı Bahriyesi, o ana kadar böyle bir sözcüye, böyle bir esere sahip olmamış ve üzülerek söylüyoruz: Bahriye'de, büyük bir çoğunluk, bu tür özgür ve bilimsel düşünceleri yaymayı sağlayacak bir eserin gerekliliğinin kaçınılmaz olduğunu düşünmemiş; bu dergiye olan ihtiyacın farkına varamamıştı.

Aylık bir dergi olan Ceride-i Bahriye, önceleri umursamazlık nedeniyle büyük bir şaşkınlıkla karşılandı. Ancak, şükran duygusu ve değerbilirlik ile eklemem gerekir ki; Ceride-i Bahriye dergisinin kurulup yayınlanmasında Bozcaadalıyı harekete geçiren, Ertuğrul Komutanı Osman Emin Bey idi. Derginin ilk sayıları bu değerli kişinin bilimsel makaleleriyle (kaplıdır) doludur."

Ertuğrul büyük yolculuğa hazır

"Ertuğrul, her şeye karşın büyük yolculuğuna hazırdı... Gidecek, belki hiç görülmemiş, bilinmemiş, varlığı duyulmamış kıyılarda Osmanlılığı gösterecek, yüceltecek ve onun saygınlığı, yüceliği için ne gerekirse yapacaktı..."

S. Nutku'nun yoğun duygularla yazdığı bu tümceler aslında pek farkında olmadığı bir gerçeğin, Ertuğrul'un Japonya'ya gönderilişin gerçek amacı olan İslamcı, dışarı yansımış görüntüsüyle Panislamist politikanın uygulanmasıdır.

Süleyman Nutku'ya göre: "Bu iki önemli olay, bahriyelileri bir ilerleme düşüncesi coşkusuna kavuşturmuş; bir işe girişmenin mutluluğuyla bu coşkuyu hayata geçirmek gereğini ortaya koyup, deniz subaylarımızı harekete geçirmişti..."

ERTUĞRUL hakkında bilgi[28]

ERTUĞRUL Firkateyni 1863 yılında İstanbul Kasımpaşa Tersanesi'nde inşa edilmiş, makine ve kazanları İngiltere'de monte olunmuştur. 1865 yılında KOSOVA ve HÜDAVENDİGÂR gemileri ile konvoy halinde yurda döner-

---

28 Japonya seferine çıkan *Ertuğrul* gemisinin teknik bilgi ve nitelikler ile personel sayısı hakkındaki bilgileri yazarımızın kitabına ek olarak, en güvenilir araştırma olduğuna inandığımız Amiral Fahri Çoker'in, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*'nin 476. numaralı sayısındaki incelemesinden aktarıyoruz.

ken Cherburg, Toulon ve bazı İspanyol limanlarına uğramış, İstanbul'a gelişinde bir süre Dolmabahçe Sarayı önünde demirli kaldıktan soma **Haliç**'e kapanmıştır. Geminin ahşap olan tekne ve diğer kısımları 1888 yılında bir onarım geçirmiş, fakat makine ve kazanına ve kazan altına isabet eden kısımlara dokunulmamıştır.

H.1307 (1890) Bahriye Salnamesi'ne göre nitelikleri:

2344 ton, Uzunluk: 250 kadem (76.3 m) genişlik: 49.10 kadem (13.3 m), derinlik: 25 kadem (6.5 m.) çektiği su: 23.7 kadem (6.2 m).

Makinesi. 600HP., adi kondenserli, ufki çift silindirli.

Kömürlükleri: 350 ton kömür alır.

Sürati: 10 mil.

Aydınlatma:

Elektrikle.

Silahları: 8 Adet 15/sm. lik Krupp, 5 adet 150 lb.lik Armstrong, 2 adet 4, 2 adet 3 fontluk Krupp, 2 adet 5 namlulu Hoçkis, 2 adet 5, 4 adet 4 namlulu Nordenfeld, 1 adet 12 ve 1 adet 6 lb. lik roket kovam, 1 torpudo atış kovanı, 2 torpido, 100 Martin ve 100 Wenchester tüfeği ve 40 adet tabanca.

Ertuğrul gemisinde bulunan personel sayısı çeşitli kaynaklarda farklı sayılarda görülmektedir. Bu konu üçüncü bölümde ayrıntılı olarak incelenmiştir.

"Personelin limanlarda çok güzel ve tek tip kıyafetlerle görülebilmesi için yeni kıyafetler ısmarlanmıştı. Tüm personele ikişer tane fes, ikişer takım kışlık, dörder takım yazlık elbise ve üçer çift ayakkabı verilmesi irade olundu ama bunların ancak bir bölümü satın alınabildi.

Feslerin kalıplanabilmesi için de top ambarlarında mangal kömürü ile çalışan bir kalıphane yaptırıldı; gemiye de bir fes ustası tayin edildi.

Gerek limanlarda mal bulmak gerekse satın almak zorlukları nedeniyle, geminin et gereksinmesini karşılamak ama-

cıyla en kuytu köşelere ağıl yaptırıldı ve aralıklarla küçük ve büyük baş hayvan alınarak buralarda beslendi. Kesim işi için de Kasımpaşa'daki kesimhaneden bir usta gemiye tayin edildi.

Personele bir miktar da harçlık verildi. Komutan Osman Bey yüz, Süvari Ali ve Çarkçıbaşı İbrahim Bey ellişer, öteki subaylar on-beş, askerler de beş altın harçlık aldılar.

Bunun dışında çeşitli harcamalar için de önemli bir miktar para verildi. **Osman Bey, saraydan, imparatora sunulacak nişan ile maun mühürlü bir sandık içinde bulunan armağanları teslim aldı. Japonya'ya kadar maaş, tahsisat, kömür ve su parası ile birlikte masraf olarak harcanmak üzere hesaplanan 25 bin altın lira Bahriye Nezareti veznesinden muhafızlarla gemiye gönderildi. Bu kadar altın yaklaşık olarak 180 kilo ağırlığındaydı."** (F. ve H. Ilgaz, *Ertuğrul Firkateyni*)

Bu 607 değerli denizci içinde bulunan elli subay, bahriyenin yetiştirdiği en bilgili ve çoğu bir-iki yabancı dil konuşabilir seçme subaylardı.[29]

S. Nutku, Ertuğrul'un iskeleden ayrılışını seyredenlerin gözünden, o günün duygularını yansıtarak anlatıyor. *İşte bu bilgili ve çalışkan vatan evlatları o çürük teknenin içinde 1889 yılı Temmuz ayının ikinci pazar günü İstanbul'dan ayrılıyor...*

Gemiye (süvari) komutan olarak atanan Yarbay Ali'nin kimliğini ve Ertuğrul gemisinin İstanbul'dan hareketi sırasındaki olayları, o günlere tanıklık etmiş, olayların içinde yaşamış bir kişinin anılarından alıntı yaparak yazıyoruz... Milli Eğitim eski bakanlarından Hasan Ali Yücel'in (*Geçtiğim Günlerden* - s. 52-55) anılarında, Yarbay Ali'nin kızı olan annesinden dinlediği **"Ertuğrul'un gidişi"** öyküsünü hiç değiştirmeden aktarıyoruz...

29 Süleyman Nutku'nun eserine devam ediyoruz.



(Sağda) Yarbay Ali'nin Japonya'dan 33 mektup gönderdiği eşi Ayşe Hanım (Solda) oğlu Milli Eğitim Eski Bakanı Hasan Âli Yücel (Canan Eronat arşivi)

"Padişah, Çapon Mikadosuna hediyeler ve bir mektup göndermek için ferman etmiş. Bahriye Nezareti'nde düşünmüşler, taşınmışlar, büyük bir gemi olan Ertuğrul firkateynini münasip görmüşler.

Fakat tekne büyük, gemi gösterişli ama içi kof. Çarkçıbaşı Salih Bey, kazanlar iki defa yamanmıştır, açık denizlere çıkamaz diye rapor vermiş. O zaman uzman İngiliz makinist Harti, bu gemi ile Çaponya'ya gitmek için deli olmalı demiş. Yelkencibaşı İsmail Bey, yelkenlerin yamalı olduğunu, şiddetli rüzgârlara tahammül edemeyeceğini söylemiş. Direkçibaşı Hüseyin Bey, 'Direkler sağlamdır' dediği için buna mükâfat olarak binbaşı yapılmış.

Gemiye o devrin dil bilen ve ağzı laf yapan adamlarını seçtiler. Osman Paşa, babam Ali Bey, muavini Cemil Bey hep böyle parlak, gözde zabitlerdi. İngiliz Harti, babama; 'Aman Ali Bey,

bu gemi ile açık denizlere çıkılmaz. Senin üç çocuğun var. Onları düşün de istifa et' diye ısrar etmiş. Fakat babam, vazifeden kaçamayacağını, başlarına ne gelirse beraber geleceğini, kendisi gibi usta bir makinistin onları yalnız bırakmamasını söyleyince, Harti bekâr olduğunu, düşünecek kimsesi olmadığını, babamın hatırı için bile bile bu maceraya atılacağını anlatmış ve onun teklifini kabul etmiş. (Nitekim kazada kaybolanlardan biri de bu İngiliz Harti'dir.[30])

Bir sabah babam eve geldi. İkizler, dayın ve bir buçuk yaşında ölen teyzen yeni doğmuşlardı. 33 günlük idiler. Babam beni Sultanselim'deki konağın tenha bir yerine çağırdı. Bir alay birerlik, ikişerlik çil kuruşlar verdi. Kardeşlerime ablalık etmemi, annemi üzmememi söyledi. Sarıldı, birkaç kere öptü. Ben de onu öptüm. O zamanlara kadar babam sakalsızdı. Sefere çıkmadan önce Nazır emir vermiş, büyük kaptanlara benzesin diye adamakıllı sakal uzatmıştı. Sarı, kıvırcık, ipek gibi yumuşak bir sakal. Bana tatlı tatlı bakan mahzun mavi gözlerini hâlâ hatırlarım. Sonra annemin yanına gitti. Çocukları sevdi. 'Biz yarın hareket edeceğiz. Akşama tekrar geleceğim,' dedi. Paşa babamın (kayınbabası) yanında yarım saat kaldıktan sonra konaktan ayrıldı.

Sultanselim'den Haliç tabak gibi görünürdü. Ertuğrul da Kasımpaşa'da Divanhane önünde duruyordu. Hasta, loğusa döşeğinde yatan annemden başka bütün ev halkı, pencerelerde, gemiyi seyrediyorduk. Öğleüzeri bir de baktık, gemi hareket etti. Bütün askerler güvertede, mızıkalar, "Ey Gaziler"i çalıyor. Yelkenleri açılmamış gemi, çarkını işleterek yürüyordu. Bayraklarla donatılmıştı. Zannettik ki Beşiktaş önünde duracak. Halbuki Sarayburnu önünde kıvrılınca işi anladık. Hepimizde bir ağlama... Böyle gittiler. O zaman halk köprüye, deniz kenarlarına toplanmış, sesler, bağrışmalar bizim konağa kadar geliyordu:

---

30 Anı sahibi burada yanılıyor. Bir kez daha yineleyelim, İngiliz albay Harty, verdiği rapor nedeniyle Adalar-Karaköy arasında çalışan bir şehir hatları vapuruna çarkçıbaşı olarak gönderildi...

Besmeleyle Ertuğrul'um demir aldı
Hep ahali sahillerde bakakaldı
Çoluğun çocuğun feryadı arşa vardı
Hak selamet versin şanlı Ertuğrul'a

Üç direkli firkateyndir gemimiz
Kimimiz bekârız, evlidir kimimiz
Gayret edin çocuklar Capanyadır yolunuz
Hak selamet versin şanlı Ertuğrul'a"

Süleyman Nutku, Ertuğrul'un limandan ayrılışını, insanın yüreğini titreten duygu yoğunluğuyla anlatıyor:

"Ayrılış sırasında armaların[31] alay sancaklarıyla[32] donanması; askerin serenlere,[33] küpeşteye,[34] çarmıklara[35] çamaryuva, (çimariva)[36] etmesi; bando-mızıkanın askeri marşlar çalması, yolculuğa korkusuz bir şevk veriyordu. Bu tören, seyredenleri derin bir heyecan ve teessürle duygulandırıyordu. Veda sevgili kardeşler, veda... Allah sizi korusun!.. Heyhat!..» Ertuğrul 14 Temmuz 1889 tarihinde İstanbul'dan ayrıldı.

---

31 **Anna:** Geminin yürümesi için gerekli, direk, seren, halat, ip ve yelken takımı gibi gereçlerin tümü.

32 **Alay Sancağı:** Resmi günlerde (bayram, tören, yabancı ülkelerin ziyaretleri ya da yurt içi gezilerde liman ziyaretleri gibi...) gemilerin direkleriyle, baştan kıça kadar çekilen halatların (savlo) çeşitli bayraklarla donatılması.

33 **Seren:** Direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere yatay olarak bağlanmış gönderlere denir.

34 **Küpeşte:** Güverte hizasından ıskarmoz (gemilerin güvertelerini oluşturan eğri ağaçlar) başlarına mıhlanan kaplamaların ortaya çıkardığı siperlere, borda kaplamalarının en üst güverteden yukarı kalan aksamına denir. Bunların üzerine boydan boya konan kalın ve iki taraflı çıkıntılı ağaca da (küpeşte tirizi) denilmektedir. Aynı zamanda kayıkta, küreğin konduğu yer.

35 **Çarmık:** Ana direkleri ve gabya çubuklarını (serenlerini) yandan tutan kalın halatlardır. Ana direklerinki kapelesinden (üst ucundan) palasertelere (yelkenli gemilerde güverte düzeyinde, bordalardan taşırılarak yerleştirilen enli ağaç), gabya çubuklarınkiler kapelesinden çanaklığın her iki tarafına alınıp birbirinden ana çarmık, gabya çarmığı diye ayırt edilir.

36 **Çimariva:** Yazarımız Çamaryuva olarak kullanmıştır. Gemilerde personelin denizde tören için gemi güvertesinde geminin şeklini ortaya çıkaracak biçimde düzenli olarak dizilmesidir.

ERTUĞRUL'UN SEYRE ÇIKIŞI

Süleyman Nutku'nun anlattığına göre: "Ertuğrul, böyle heyecanlı bir tören ile İstanbul'dan ayrıldıktan iki gün sonra, Japonya yolcuları unutulmuş gibiydi... Japonya seferi gündeme geldiğinden bu yana bahriyelilerin sade ve sessiz yaşamına coşku ve heyecan saçılmıştı. Ama Ertuğrul'un gözden kaybolmasıyla, eski alışılmış ve sessiz yaşama dönülmüş, yeniden tevekkül ile sürüklenmeye başlamışlardı."

Ertuğrul 27 Temmuz'da Süveyş Kanalı'ndan geçerken kuma oturmuştur. 28 Temmuz'da kurtarılıp seyrine devam ederken saat 18.30'da ikinci kez kazaya uğramıştır.

Kazanın ayrıntısını S. Nutku'dan öğreniyoruz: "Ansızın gelen 30 Temmuz tarihli bir telyazı (telgraf), bütün bellekleri yine **'Ertuğrul'** sözcüğünün çevresine topladı. Ertuğrul Süveyş Kanalı'nda karaya oturmuş, Kanal İdaresi'nin yardımıyla kurtarıldıktan sonra kılavuzun önerisiyle sahile bağlanmakta iken, rüzgârın ve akıntının şiddetiyle aykırılamış,[37] kıçı sahili bulmuş. Bu çarpma ile dümen bodoslaması[38] kırılarak denize düşmüş birçok araştırmadan sonra bodoslama bulunarak gemiye alınmış. Geminin Süveyş Limanı'nda havuza çekilerek tamir edilmesi gereği Osman Bey tarafından telyazıyla Bahriye Nezaretine ve Mabeyn'e arz olunmuştu."

Ertuğrul'un arızalı olarak yola çıkarılmasıyla bu tür olaylarla karşılaşılacağı biliniyordu. Bu olayın bahriye camiasında uyandırdığı tepkiyi, yine S. Nutku'dan aktarıyoruz.

"Bu haber bütün Bahriye'nin düşünceli ruhlarında bir uğursuzluk acılığı uyandırdı... Daha Kanal'da, şuracıkta dü-

---

37 **Aykırılamak:** Demir üzerinde bulunan bir geminin akıntı, gel-git, rüzgâr ya da anafor gibi nedenlerle demirin doğrultusuna aykırı bir duruma gelmesi, ters yön almasıdır.

38 **Dümen bodoslaması:** Bodoslama, gemi omurgasının baş ve kıç tarafından yukarıya doğru uzanan ağaç ya da demir direklerden her biri, Dümen bodoslaması ise, kıç bodoslama olarak tanımlanır.

meni kırılmıştı. Oysa önünde sonsuz bir uzaklık, bir girdap (burgaç) ve tehlike dolu okyanus vardı..."

Şimdi, Bahriye Nezareti ve Mabeyn Başkitabeti arasında yazışma başlamıştı.[39]

Mabeyn Başkitabeti'nden (2 Zilhicce sene 306) ve (30 Temmuz) 1889 tarihiyle tebliğ olunan iradede *"Ertuğrul Firkateyni Süveyş Kanalı'ndan geçmekte iken kuma oturarak kanal idaresinin yardımıyla salimen kurtulmuş ise de kılavuz tarafından gösterilen lüzum üzerine sahile bağlanmakta iken rüzgâr ve akıntının şiddeti tazyikiyle aykırılayıp kıçı sahili bulmasıyla bodoslaması kırılıp kaybolmuş ve şimdi gemi Gren durağında bulunmuş olduğundan havuza konulması için kumandan Miralay Osman Bey tarafından izin istendiğinden kazanın nedeninin incelenmesiyle bu konuda alınması gereken önlemler hakkında oradan gelecek haber üzerine gerekenlerin yapılması ve Erkân-ı Harbiye Riyaseti (Genelkurmay Başkanlığı) görevi vekâleten Starki Paşa tarafından yerine getirilmek üzere, kaza yerine Erkân-ı Harbiye Reisi Faik Paşa ya da uygun görülecek öbür kişilerin gönderilmesi, kaldı ki firkateynin şimdi Süveyş'te havuza konulmak mümkün olsa havuzdan çıkması bir-iki ay kalacağı ve ondan sonra yelkenle okyanusta yolculuk mevsimi geçmiş olacağından Osman Bey'in refakatine gemi subaylarından uygun bir-iki kişi alarak posta vapuruyla Japonya'ya gidip taşıdığı Nişanı -ı Âli ile öteki emanetleri İmparator'a teslim ederek geri dönmesi ve geminin dümen ve bodoslaması Süveyş'te imal ettirildikten sonra hangi sularda seyir ettirilmesi lazım geleceğinin sorulacağı ifade olunmuş ise de firkateynin tamirden sonra uygun görülecek*

---

39 Olay, saray tarafından, ilk önce büyük bir sakatlık biçiminde anlaşılmıştır. Sultan Hamid, ilk önce, Osman'dan da kıdemli bir amiraldi. Alınacak önleme ilişkin olarak gerekli incelemeyi yapıp gerekli kararı vermesi için, Süveyş'e gönderilmesini emir etmeyi tasarladı. Yaptığı durum muhakemesine göre Bahriye Nezareti'nde deniz kurmay dairesi başkanı Amiral Faik adına olarak yâverlerinden Alman Amiral Ştarki'yi yetki ile Süveyş'e gönderecekti. Albay Osman'a da **"Ertuğrul Firkateyni'ni Süveyş'te bırakıp, Mikado'ya gidecek hediye ve nişanlarını yanına alıp Japonya'ya bir yolcu gemisiyle git!"** diye emir vermeyi bile düşünmüştü. (A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 3, 284.)

sularda gezdirilmesi gerekeceğinden hemen Süveyş'te havuza çekilip büyük bir hızla ve özenle mükemmelen tamiratının yapılması ve buradan gönderilmek istenilen zatın şimdilik yola çıkmasından vazgeçilerek, onun yerine getireceği görevi yerine getirecek, yani kazanın gerçekleşme nedeni ve bu konuda hangi önlemlerin alınması gerekeceğini etraflıca inceleyerek ve düşünerek bildirilmesi ve buradan bilgi gelinceye kadar Süveyş'te kalarak firkateynin tamiratına da nezaret etmesi için kumandanı Miralay Osman Bey'e hemen telgrafla emir verilmesi bildirilmiş ve maruzatın Mabeyn Başkitabeti aracılığıyla arz edilmekte bulunmuş olduğu halde bu kere Nezaret'ten Besim Bey'e yazılmış olan 30 Temmuz sene 1305 (1889) tarihli maruzatta Ertuğrul firkateyninin kumandanı Miralay Osman Bey'den bu gece alınan telgraftan dümen bodoslamasının kırılmayıp eğrilmiş ve kanaldan çıkarılıp gemiye alınmış olduğu anlaşıldığından ve geminin bulunduğu yerin Süveyş'teki havuza olan mesafesi on beş milden ibaret olarak havuza girdiğinde dümen bodoslamanın birkaç gün içinde yerine konabileceğinden söz ederek gereğinin yapılması hakkında tebligatta bulunulması üzerine Mabeyin Başkitabeti'nden tebliğ olunan ifadede de gereğinin yapılmasının buyrulduğu bildirilmiştir."

Bunun üzerine Mabeyn Başkitabeti'nden (27 Zilhicce Sene 306) 12 Ağustos 1889 tarihli tezkere ile tebliğ buyrulan iradede bile: *Ertuğrul Firkateyni*'nin Süveyş Kanalı'nda uğradığı arızadan dolayı düşmüş olan dümen bodoslamasının daha sonra bulunarak firkateynin kısa bir zamanda yoluna devam edebileceği daha önce arz edilmiş olduğu halde firkateynin gerekli tamiratının tamamlanmasıyla hareketine dair padişah tarafından şimdilik hiç bir bilgi bildirilmemiş olduğundan firkateynin şimdi hangi sularda bulunduğunun ve kumandan Osman Bey nerede ve gemi bulunduğu yerden henüz hareket etmemiş ise kaç günde hareket edebilecektir. Ve selametle Japonya'ya gidebilecek midir? Bunlara dair malumat beklenmekte olduğu emir edilmiş oldu-

ğundan Nezaret'ten (25. Muharrem Sene 207), 9 Eylül 1889 tarihli tezkerede firkateynin Allahın lutfuyla bugün sabah erkenden havuzdan çıkarak pazar günü kalkışa hazır bulunacağına dair kumandanı Miralay Osman Bey'den alınan telgrafta bildirildiğinden, belirtilen, yönde hareket edeceği arz edilmiş ve Başkitabet tarafından tebliğ olunan, daha önce gönderilen iradede nereye yola çıktığının sorulması üzerine belirtilen yönün Japonya'ya olduğu tekrar arz edilmesi üzerine firkateynin Süveyş'ten hareketinde durumu ve Japonya'ya varıncaya kadar uğranılacak iskelelerden gerekli olayları telgrafla bildirilmesi de Miralay Osman Bey'e emir buyrulması ferman buyrulmuştur..."[40]

40 Karşılaştırma: Bu konudaki resmi yazışmalar, Deniz Müzesi Arşivi, Mektûbî Kalemi Bölümü, defter 590, s. 137

Hong Kong'a Seyir

ERTUĞRUL Gemisinin Japonya Gezisi Hakkında CERİDEİ BAHRİYE'de Yayınlanan Haberler[41]

CERİDEİ BAHRİYE: Sene 1, No 5-8 Ağustos 1305, 20 Ağustos 1889

"Japonya'ya doğru İstanbul'dan hareket etmiş olan ERTUĞRUL Gemisinin kanalda seyrederken kılavuzun hatalı yönetimi ile uğramış olduğu kaza hakkında dört numaralı sayımızda kısa bilgi verilmişti. Son olarak yaptığımız araştırmaya göre, kaza olduğu sırada Süveyş'teki havuz boş olmayıp ancak bir ay sonra boşaltılabileceğinden geminin o zamana kadar beklemek zorunda kaldığı ve havuzdaki inceleme ve onarım da on gün süreceğinden ancak bundan sonra yoluna devam edeceği, kanalın açılışından bugüne kadar kılavuz emrinde seyir ve hareket eden gemilerin uğradıkları kazalar bu sonuncu ile on bire ulaştığı anlaşılmıştır.

Geminin uğratıldığı iki kazanın ayrıntısına gelince: Gemi Komatanlığı'ndan Bahriye Nezareti'ne gelen 19 Temmuz 1305 (31 Temmuz 1889)[42] tarihli yazıya göre 14 Temmuz (26 Temmuz 1889) Cuma günü saat 10.30'da Port-Said'den hareket edilmiş, kanala girişten dört saat sonra 24'üncü kilometreye gelindiğinde, istasyondan, ilerden gemi gelmekte olduğunu bildiren flamanın[43] görülmesi üzerine, durak yerine yakın ko-

---

41 Bu bölümü Süleyman Nutku'nun eseri ile daha önce kaynak olarak kullandığımızı belirttiğimiz *Deniz Kuvvetleri Dergisi* sayı: 476'yı karşılaştırarak veriyoruz. Nutku'da, *Ceride-i Bahriye*'nin sayı ve yılları verilmemiştir. *Ceride-i Bahriye*'deki yazıları günümüz Türkçesine çeviren E. Tümamiral Fahri ÇOKER'dir.

42 **Nutku'nun** eserindeki tarihler hicridir. Biz, Çoker'in araştırmasındaki tarihleri söz önünde tutarak, yılları miladiye çevirerek verdik. Günlere 13 eklenerek rami tarihler miladiye çevrilir. O yıllarda, yeni yılın başlangıcının mart ayı olduğunu da belirtmemiz gerekiyor.

43 **Flama:** Gemilerde sözsüz haberleşme için kullanılan araçlardır. Özel olarak belirlenmiş bir abece sistemiyle konuşulur.

lonlarından[44] kılavuzun gösterdiği yere baş ve kıçtan alınan palamar[45] ile gemi bağlanmış, gelen gemi geçtikten sonra hareket olunmuştur. Saat 19.00'da ikinci kez, başka bir durakta karşılaşılan bir gemiye yukarda belirtildiği gibi yol verilmiştir. Saat 20.00'de İsmailiye'den geçildiği sırada kılavuz değiştirilmiştir. Yol açık bulunduğundan seyre devam edilerek saat 23.00'de Nuson durağına gelinmiş ve sabaha kadar orada kalınmıştır.

Ertesi cumartesi günü sabah erkenden hareketle seyre devam edilmiş ve 13.30'da Timsah Gölü'nde yol alındığı ve süvari ile 4. kaptan, torpido öğretmeni ve seyir subayı yardımcısı köprü üstünde bulunmakta oldukları halde, kılavuz komutasında seyretmekte ve o anda gemi 6-6.5 mil arasında bir hızda iken geminin yavaşladığı hissedilmekle makine durdurulup tam yol geri işletilmiş ise de hareketsizliğinden ve yapılan iskandilden[46] çamurla karışık kum üzerine suyu suyuna bulduğu anlaşılmış ve hemen kıçtan tonozlar atılarak[47] vira[48] ve makine geri işletilmesine rağmen faydası görülmemesi üzerine hemen yakınlarındaki Gren İstasyonu'na biri gönderilerek Kanal İdaresi'ne durum rapor edilmiş ve stimbot istenilmiştir.

Sahile gönderilen filikanın dönüşünde, idarenin iki römorkör ve iki duba göndermek üzere teşebbüse geçildiği haber alınmış ve üç saat sonra da iki duba ve sorumlu kanal memur-

---

44 **Kolona:** Gemilerin halatlarının bağlandığı yuvarlak başlı iri demire baba denir. Kolona ise, kıyı ve rıhtımlarda, gemi palamarlarının bağlanması için, taş, ağaç ya da demirden yapılmış büyük babadır.

45 **Palamar:** Üç ya da dört kollu halatı (yomayı) kendi bükümlerinin ters yönüne bükerek yapılan kalın halat.

46 **İskandil:** Deniz derinliğini ölçmek için kullanılan aygıt.

47 **Tonoz atmak:** Tonoz demiri atmak demektir. Tel halata bağlı olarak geminin kıç tarafından atılan ve göz demiri (gemilerin kullandığı ana demir) ile birlikte gemiyi istenilen yönde tutmaya yarayan demire de tonoz demiri denir.

48 **Vira:** Irgat, macuna, vinç, ya da palangaları işletmek için verilen komut. Vira etmek: Çekmek, kaldırmak.

ları içinde olduğu halde bir römorkör gelmiştir. Derhal yoma verilerek kurtarmaya geçilmişse de bir-iki girişim olumlu sonuç vermemiş, bunun üzerine istenilen ikinci römorkör gelene kadar dubalardan birine sancak göz demiri[49] ile zinciri, ötekine bir miktar kömür limbo[50] edilmiş ve gece römorkör gelmekle ertesi sabah 15-20 ton daha kömür çıkarılmasından sonra gösterilen çabayla gemi kurtarılmış ve dalgıçlarca yapılan incelemede seyre engel bir hal görülmemesi üzerine hemen bir saat içinde dubalar boşaltılarak saat 18.30'da Süveyş yönüne yola devam olunmuştur.

Kanal İdaresi'nin, kanal içinde yapılması zorunlu seyir ve manevra için, geçen gemilerin yeteneklerini göz önünde tutmayarak koymuş olduğu kuralların ERTUĞRUL için elverişli olmadığından söz edilerek, Süveyş'ten gelecek gemilere yol vermek üzere dar ve akıntılı yerlerde durdurulmayarak geçmelerine izin verilmesi ve ancak beş saat kanalın ERTUĞRUL'a açık bulundurulması yolunda seyir subayı ile kılavuza yapılan rica ve komutanın isteğine Kanal idaresine bilgi verilerek gereği yapılacağı hakkında söz alınmış ve saat 11.00 sularında Süveyş'e 15 mil uzaklıkta olan Gren İstasyonu'na yaklaşıldığı sırada yukardan gelen gemilere eskiden olduğu gibi yol verilmesi hakkında çekilen işarete uyulması için kılavuzun ısrarı ve iki geminin yaklaşmakta olduğunun görülmesi üzerine yonalarla filika hazırlanarak komutan, süvari, yardımcısı ve seyir subayı köprü üstünde[51] bulundukları halde, kıçtan esmekte olan sağanaklı sert rüzgâra eklenen şiddetli cezir[52] akıntısı dolayısıyla en derin ve emin bir yere palamar verilmek veya derince bir yerden geçmek için kılavuza yapılan ricalar göz önüne alınmamış ve mevzua-

---

49 **Gözdemiri:** Gemilerin kullandığı ana demir.
50 **Limbo etmek** Aktarma yapmak.
51 **Köprü üstü:** Geminin seyir kumanda yeridir. Kaptan köşküne ve gemi güvertesine köprü denir. Köprü güvertesinin üst yüzeyi de köprü üstüdür.
52 **Cezir:** Gel-git olayında, suların alçalmaya başladığı evre.

tın kılavuz tarafından gösterilecek yere bağlanmayı emrettiği söylenmiştir. Kılavuz biraz sonra sancak[53] tarafında gösterdiği kolonaya yoma verilmek üzere filikanın mayna[54] edilmesini istemekle derhal gereği yapılarak hazır bulunan yoma, kolonaya gönderilmekte iken rüzgâr ve akıntının etkisi ve üzerinde yol alan geminin durması için geri işletilmesi ve tornistan oldukça kıçın istenilen yönün tersi olarak iskeleye[55] açıldığı hissolunması üzerine, staper olunmuş ve gemi rüzgâr ve akıntı ile uzunluğundan daha küçük olan öbür sahile yasladığı sırada bağlanan yoma, ırgata vurularak[56] lava[57] ile ortaya açılmakta ve ara sıra tornistan edilmekte iken, pervanenin bir şeye dokunduğu işitilmesiyle, palamar için sahilde bulunanlar dümen bodoslamasının dümenin su kesiminden yukarı bir yerinden kırılıp düştüğünü haber vermişlerdir. Bu durumda hemen palamarlar alınarak gemi bağlanmış ve yakınlarda bulunan öbür gemilerin geçişine müsaade olunmuştur.

Ertesi, yani pazartesi günü sabah erkenden dalgıca yaptırılan araştırmada dümenin, geminin kıç tarafında ve bodoslamanın da kanalın hemen üçte biri kadar öteki sahile yakın bir yerde bulunduğu anlaşılmıştır. Kanaldan geçişi durdurmamak ve gerekli yardımı, yapmak üzere Kanal İdaresi'nin gönderdiği küçük duba maçunasiyle önce dümen çıkarılıp güverteye alınmış ve sonra dümen bodoslamasıyla omurgadan şaft[58] bodoslamasına kadar yekpare olarak kırılan öbür parça, kaldırılarak ağır olması nedeniyle gemi bordasına alınmıştır.

---

53 **Sancak tarafı:** Sağ taraf demektir.

54 **Mayna etmek:** Herhangi bir donanımın palangalar yardımıyla indirilmesidir.

55 **İskele taraf:** Sol taraf demektir.

56 **Irgata vurmak:** (Irgat almak) Güverte babasına sarılmış olan halatı babadan çözerek ırgat babasına sarmak. Irgat ise, yatay kollarla birkaç kişi tarafından çevrilen bir aygıttır (bocurgat). Özellikle çapaları kaldırmakta kullanılır.

57 **Lava:** Bir filikanın, yanaştığı yer boyunca filikacılar tarafından kürek çekmeden elle yürütülmesi için verilen "yisa et", "çek" komutudur.

58 **Şaft bodoslama:** İç bodoslama.

Erkek ve dişi iğneciklerin[59] ikisi de kullanılabilecek halde ve herhangi bir bozukluk ve kırıklık olmadığı; ancak dümen, boğazından kırık olduğundan, sağlam olan yelpazesi yeniden yapılması gereken anaya bağlanabileceği ve bodoslamadan ancak birkaç ağaç kullanılması mümkün olduğu, inşaiye (inşaat) mühendisi ile marangoz kalfasının ifadesinden anlaşılmıştır.

Kazanın nasıl olduğuna gelince; gemi subaylarının gözlemlerine ve komutanın olay raporuna ilişik olarak gönderilen hesaplı resimden anlaşıldığına göre, gemi kıçtan esen rüzgâr ve akıntının etkisiyle sahile yasladığı sırada, önce bodoslama, dipi bularak su hattından yukarı bulunan kısmından kırılmış olarak iğneciklerden çıkıp omurgaya dayanmasıyla, şaft bodoslaması hizasından omurgayı kırarak düşmesinden sonra dümende dayanma noktalarını kaybedip boğazının bu ağırlığa dayanamamasıyla kırılıp lâle zincirlerini[60] kopararak, kamçıları[61] uzun olduğu ve çımaları[62] kesilmediğinden, yomalar lava olunurken beraberce sürüklendiği, geminin kıçı hizasında bulunmasından saptanmıştır.[63]

Bahriye Nezareti'nin yanıtı

Geminin Süveyş Limanı'nda havuza alınarak onarımının yapılması gerektiği, Albay Osman tarafından Bahriye Nezareti'ne ve Mabeyni Hümayun'a arz ediliyordu.

---

59 **İğnecik Dümeni:** Kıç bodoslamaya bağlayan, dişli madeni menteşe.

60 **Lâle zinciri:** Eski gemilerde dümen yelpazesinin üst kenarına tutturulmuş halkadan alınıp iki yanlı olarak kıç omuzluklara bağlanan zincir.

61 **Kamçı:** Bir çıması bağlı öteki çıması herhangi bir işte kullanılmak üzere serbest bulunan halat.

62 **Çıma:** Gemiyi rıhtıma bağlamakta kullanılan halat.

63 Gemi Komutanı Albay Osman, Süveyş'ten, büyük kardeşi Albay Mehmet Raşit'e mektupla şunları yazıyordu: **"Ertuğrul'un komutanlık vazifesini kabul etmemekte çok haklısın; Japonya'ya gitmek şöyle dutsun bu gemi ile şuradan şuraya gidilemez... Ben de kabul etmeyecektim ama hem kayınbabamın sözünden çıkmak istemedim; hem de bir türlü geçinemediğim karımdan kurtulmak istedim. Ölürsem de gam yemeyeceğim. "** (A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 3, 284)

Bunu izleyen günlerde Bahriye Nezareti'nden 31 Temmuz 1889 tarihli bir yazı ile Albay Osman Emin Bey'e yanıt verildi. Mektûbî Kalemi 590/137 numarada kayıtlı olan bu yazının özetlenmişi şöyledir:[64] *"Ertuğrul firkateyn hümayununun Süveyş Kanalı'nda seyretmekte iken kuma oturarak Kanal İdaresi'nin yardımı ile sığdan kurtulduğu, fakat bunun ardından kılana tarafından gösterilen lüzum üzerine, sahile bağlanmakta iken rüzgârın şiddeti ve akıntının sevk ve tazyiki ile aykırılayıp kıçı sahili bulması ile dümen bodoslamasının kırılarak dümenin kaybolduğundan dolayı, firkateynin havuza alınması gerektiği, şifreli yazınızdan anlaşılmıştır.*

Kısa bir süre sonra, eğrilmiş olan dümen ve bodoslamanın kanalda bulunarak gemiye alındığını içeren açık telyazınız alınarak durum öğrenilmiştir. Bu iki tane telyazı teessüfle mütalaa kılınmıştır.

Dost ve düşmanın tüm bakıştan Ertuğrul firkateyninin üzerinde olduğu ve iyiliksever kişilerle, herkesin fenalığını isteyen kişilerin birbirlerine zıt ve aykırı iki çeşit duyguyla dolu olarak geminin (ahvaline) durumuna karşı çıkacakları açıktır.

Bir geminin güverte ve makine yapısı bakımından ve dümenin özelliği dolayısıyla, kendine özgü birtakım manevra nitelikleri bulunduğundan, bu geminin özelliklerine göre manevrası ve idaresi gemi komutanına ait olup bir aksaklık ortaya çıktığında en büyük sorumluluk yine gemi komutanına düşmektedir. Kılavuza ise fazla bir sorumluluk yüklenemez. Makamımızca bu husus bilindiği halde, dikkatsizliğe atfedilebilecek bir dunun, içleri kan ağlatacak ve daima hata arayanları memnun edecektir ki, böyle bir esef verici halin meydana gelmesinden dolayı üzülmemek elde değildir.

Havuza girmek için şahsınıza telyazı ile yetki verildiği gibi geminin bir an önce havuza alınması ile en çabuk biçimde onarıma yardım olunması hususunda bir başka telyazı da Hıdiv Hazretlerine gönderilmesi Bâb-ı Âli'ye duyurulmuştur.

---

64 Bu resmi yazışmalar, Süleyman Nutku'nun eserinde bulunmamaktadır. Olaya ışık tutacak ve açıklayacak olan bu yazışma, Osman Öndeş - *Ertuğrul Faciası*, s. 26'dan alıntılanmıştır.

Adı geçen telyazıda bildirildiği üzere havuz girileceği zaman, geminin hafif bulundurulması ve kırılmış olan endazenin (dümen bodoslamasının) lâyıkı ile çıkartılarak, geminin kızaklar üzerinde incinecek bir halde bulundurulmamasına ve Okyanus'ta yelken ile seyir yapma mevsiminin geçmekte olduğunun bilinmesine."

Hidiv'e gönderilen resmi yazı

Mısır Fevkalade Komiseri ve Hidivi Gazi Ahmet Muhtar Paşa'ya gönderilen 29 Temmuz 1889 tarihli ve Mektûbî Kalemi 577/9 numarada kayıtlı yazının bugünkü anlatıma göre düzenlenmiş özeti şöyledir[65]: *"Mısır Fevkalade Komiseri Devletlû Gazi Ahmet Muhtar Paşa Hazretlerine, Ertuğrul firkateyninin havuza konulup ağustos ayının on beşine kadar hazır edilmesi gereğinin sağlanması hakkında işaret bilinmesi üzerine, şerefle gelen 6 Ağustos 1889 tarihli yazıya uygun olarak, onarılması gereken işlerin olabildiğince hızla giderilmesi Bahriye Dairesi'nde o derecede memnuniyet yaratacaktır. Olbabta emir ve ferman Efendimiz Hazretlerinindir."*

Ertuğrul'un Süveyş Kanalı'ndan geçişi[66]

Ertuğrul, kılavuz hatası nedeniyle kuma oturunca, bıktırıcı yazışmalar sürdürülürken, kurtarma çalışmaları da sonuç vererek gemi dümen ve bodoslaması kurtarıldı. Dümen çıkartılarak güverteye alındı ama bodoslama ağır olduğu için güverteye alınmaktan çekinildi. Çünkü güverteyi çökertebilirdi. Kırılan bodoslama geminin bordasına asıldı.

Uğranılan zararı ödeyemeyecek durumda olan kılavuz işinden çıkarılarak cezalandırıldı. Olayın bu bölümü böylece kapatıldı. Ama asıl sorun geminin havuzlanmasıydı.

Bu seyir sırasında Süveyş'te bir havuz vardı ve burada da bir gemi havuzlanmaktaydı. Bu geminin çıkarılıp Ertuğrul'un

---

65 Osman Öndeş, Ertuğrul Faciası, Belge Yayınları, İstanbul 1972, s. 27.

66 S. Nutku'nun eserinde bulunmayan "bu bölüm" öteki kaynaklar kullanılarak tarafımdan eklenmiştir, (e.m.)

alınması ve çıkışı bir aydan fazla sürecekti. Gidilecek yol Japonya idi ve seyrin daha başında iki kez kuma oturularak aksaklıklar ortaya çıkmıştı. Bu durum İstanbul'da dedikodulara ulaşan yorumlara yol açıyordu. Bahriye Nezareti de yukarıda belirtilen yazışmalardan da açıkça görüldüğü gibi, Osman Bey'e güvensizliğini ortaya koydu...

İlk önce Alman Amiral Ştarki'nin yetkili olarak Süveyş'e gönderilmesi gündeme getirildiyse de, Osman Bey'in Ertuğrul'u Kanal'da bırakarak nişan ve armağanları bir vapurla götürmesi tasarlandı. Fakat yazışmalardan da görüleceği gibi Albay Osman, kaza yeri ile havuz arasının on beş mil olduğunu ve onarımın çok kısa bir süre içinde bitirilebileceğini bildirdiğinden, İstanbul bu girişimden vazgeçti.

Ertuğrul 18 Ağustos 1889 tarihinde havuza girdi ve ilk belirlenenden daha uzunca bir süre kalarak 11 Eylül 1889 tarihinde havuzdan çıkabildi. 23 Eylül 1889'da onarımını tamamlayıp Süveyş'ten hareket etti.

Hasan Hüsnü Paşa, iki aydan beri Mabey'ne ve Sadaret'e yazdığı yazılarda, "**hata damadımın değil kılavuzundur,**" cümlesini eklemeyi unutmuyordu.[67]

Süveyş'ten Cidde'ye doğru harekete geçen *Ertuğrul*, buraya 21 Eylül 1889 tarihinde vardı. Kanal'ın giriş noktası olan Süveyş ile çıkış yeri olan Aden arasındaki uzaklık bin dört yüz mildir. Halbuki bu firkateyn, dolu ambar kömürle en fazla dokuz yüz mil yol yapabilmekteydi. Bu nedenle, kanal boyunca iki liman yapmak zorunda kaldılar. Başlarına gelen her iki kaza da gözlerini korkutunca yelken de kullanamadılar.

Seyir tarihinde Kızıldeniz'in doğu kıyıları Osmanlı İmparatorluğu'na ait bulunuyordu. Bahriye Nezareti emrinde olmak üzere Cidde ve Kameran'da birer askeri liman, Kanfi'de de bir üs, Hüdey'de de bir komodorluk bulunmaktaydı.[68]

---

67 Hikmet ve Hasene İlgaz, *Ertuğrul Firkateyni*, 48.
68 H. ve H. Ilgaz, *Ertuğrul Firkateyni*, 49.

Cidde'den kömür alma işini tamamlayan Ertuğrul 24 Eylül 1889 tarihinde buradan hareket etti. 7 Ekim 1889 tarihinde Aden'e vardı.

CERİDEİ BAHRİYE: Sene 1 - No. 6, 22 Ağustos 1305, (3 Eylül 1889)

ERTUĞRUL gemisinin 30 Ağustos Cuma günü Süveyş'te boşaltılmış olan havuza girdiği ve az olan onarım 10–12 gün içinde tamamlanarak Ağustos sonunda havuzdan çıkıp Japonya'ya doğru yoluna devam edeceği, Komutanın Bahriye Nezareti'ne bildirisinden anlaşılmıştır.

CERİDEİ BAHRİYE: Sene 2 - No. 8, 19 Eylül 1305, (1 Ekim 1889)

Süveyş'te havuza konulmuş olan ERTUĞRUL gemisinin, kanal kılavuzlarının hatalı yönetimleriyle kazaya uğrayan dümen ve bodoslaması, Padişah'ın yardımlarıyla en iyi bir şekilde onarılarak 11 Ekim Pazartesi günü Japonya'ya gidilmek üzere Süveyş'ten hareket edildiği, Gemi Komutanlığı'ndan Bahriye Nezareti'ne gönderilen telyazısından anlaşılmıştır.

Hindistan'a doğru yola çıkış...

Aden'den kömür alım işim tamamlayan *Ertuğrul,* 11 Ekim 1889 tarihinde Kolombo'ya doğru seyre başladı. Bu iki liman arası 1200 mil olduğu için kömürle gidilemeyeceği anlaşıldığından, Bombay'a uğranılmasına karar verildi. Bahriye Nezareti, önce Kolombo'ya gidileceğini bildiği için, seyir güzergâhını böyle ilan etmişti. Ama daha sonra Osman Bey'den gelen telyazı üzerine seyir güzergâhını bu yeni duruma göre açıklamıştır. Aşağıda *Ceride-i Bahriye*'de yayınlanan haberler görülmektedir.[69]

69 Süleyman Nutku'nun eserinde bulunmayan bu bölüm tarafımdan eklenmiştir.

Bombay'a varış...

Ertuğrul firkateyni, 20 Ekim 1889 tarihinde yerel saatle 14.00'de Bombay Limanı'na demirledi.

Gemi Müslüman ziyaretçiler tarafından istila edildi. *Ertuğrul*'u yaklaşık olarak günde yirmi bin kişi ziyaret ediyordu. Bunlar arasında satıcılar, hokkabazlar, marifet göstermek isteyen Hint fakirleri, çamaşırcılar, erzak ve eşya komisyoncuları da bulunmaktaydı.[70]

Bulaşıcı hastalıklara engel olmak için gemiye yaş sebze ve meyve getirilmesi yasaklanmıştı.[71]

Buradan gönderilen raporlarda, *Ertuğrul* komutanı Abdülhamid'in hoşuna gidecek ayrıntılar eklemeye dikkat ediyordu. Bombay'da çok sıcak biçimde karşılanan Ertuğrul personeli, İmparatorluk aleyhinde çıkarılan dedikodular duyuyorlardı. Üç-dört yıl önce Taif'te Mithat ve Mahmut paşaların II. Abdülhamid'in emriyle gaddarca boğduruldukları ve bu paşaların ıstırapla can verdikleri kentte yeniden yayılıyordu. Fakat bu durum, *Ertuğrul* personeline sıcak ilgi gösterilmesini engellemedi.[72]

(CERİDEİ BAHRİYE: Sene 2 -No.10, 17 Teşrinevvel 1305-29 Ekim 1889)

Japonya'ya gitmekte olan Ertuğrul Gemisi Komutanı Padişah yâverlerinden Deniz Albay Osman Beyefendiden Bahriye Nezareti'ne gelen 7 Kasım 1889 tarihli telyazısında, Aden'e gelindiği ve Aden'den gelen 10 Kasım 1889 tarihli öbür telyazısında Kolombo'ya doğru hareket edildiği ve 21 Ekim 1889 tarihli telyazısında Bombay'a uğranıldığı ve 27 Ekim 1889 tarihli telyazısında da Singapur'a doğru Bombay'dan hareket edildiği arz edilmiştir ki bu hale göre

---

70 Hikmet ve Hasene Ilgaz. *Ertuğrul Firkateyni*, 61-63.
71 H. ve H. Ilgaz. *Ertuğrul Firkateyni*, 61-63.
72 H. ve H. Ilgaz. *Ertuğrul Firkateyni*, 61-63.

gemi Kolombo'dan geçip Singapur'a gidecektir. Aden'den gelen telyazısı şöyledir:

Bahriye Nezaretine
Kolombo'ya doğru hareket edildiğini arz.
10 Ekim 1889
Konuttan Albay Osman

(CERİDEİ BAHRİYE: Sene 2 -No.ll, 31 Teşrinevvel 1305-12 Kasım 1889)

ERTUĞRUL gemisinin olaysız olarak Kolombo'ya geldiği ve 1 Kasım 1889'da Kolombo'dan Singapur'a doğru hareket ettiği, Gemi Komutanı Albay Osman tarafından 3 Kasım tarihli bir telle Bahriye Nezareti'ne bildirilmiştir.

(CERİDEİ BAHRİYE: Sene 2 -No.12. 11 Teşrinsani 1305-26 Kasım 1889)

ERTUĞRUL gemisinin 15 Kasım 1889 tarihinde Singapur'a geldiği, komutan tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen tel yazısından anlaşılmıştır.

Kolombo'ya doğru seyir...

26 Ekim 1889 tarihinde ziyarete kapatılan gemi, gereksinmeleri karşılanarak 27 Ekim 1889 tarihinde Bombay'dan Kolombo'ya doğru rota verildi.

Lakadiv adaları hizasına kadar normal süren seyir, 1 Kasım 1889 tarihinde birdenbire ortaya çıkan bir kaza ile kesildi.[73]

"Seyahat Lakalar (Lakadiv) adaları hizasına kadar normal bir şekilde cereyan etti. Fakat Bombay'dan hareketin altıncı günü gece yarısı Kumandan Osman Bey müthiş bir haberle uyandırıldı. Geminin baş tarafından (geminin en alt katı) ara-

73 Bu bölüm, Süleyman Nutku'nun eserinde ayrıntılı olarak anlatılmamıştır. Bu nedenle, Hikmet ve Hasene İlgaz, *Ertuğrul Firkateyni* adlı eserden alıntı yaparak aktarıyorum.

sında bir kum irtifasında su toplandığı, Ertuğrul'un gittikçe yaslandığı rapor edildi.

Kumandan yatağından fırladı. Üzerine bir kaput alarak köprü üstüne çıktı. Ay yarım saat önce gurup etmişti. Hava sakindi. Firkateyn makine ile saate yedi mil süratle gidiyordu. 'Kdiküt' fenerinin görünmesine henüz kırk mil vardı. Arızanın ortaya çıkış nedeni bilinmiyordu. Tamirci parti tahta takozlar, tapalar, ağaç siğillerle, biranda parçası, macun zift ile beraber inşaiye mühendisi Ali Efendi'nin emrinde olarak su gelen bölgeye girmişlerdi.

İleride giren suyun fazlalaşması olasılığına karşı kumandan, geminin baştankara sahile doğru seyretmesini emretti. Rota sahile alındı. Makineye son süratle hareket olunması emri verildi. Personelin bir karışıklığa meydan vermemesi için geminin filikaları silahlı askerle emniyete alındı.

Bu durumda seyre devam edildiği takdirde iki buçuk saat sonra sahile varılmış olunacaktı. Arızanın Umman Denizi'ni geçerken vuku bulmadığına şükredilmekte idi. Hiç olmazsa burada sahil iki buçuk saatlik bir mesafede idi.

Süvari Ali Bey, istirahatte bulunan erler ve subayların kaldırılmasını teklif etti. Kumandan bu tedbirin inşaiye zabiti Ali Efendi'nin vereceği bilgiye kadar tehirini uygun buldu. Ali Efendi'ye haber gönderildi. Biraz soma mumlu bir karpuz fener elinde ve üstü başı ıslanmış olarak kumandanın huzuruna çıktı. Arızayı aşağıdaki şekilde hikâye ediyordu.

"On bir buçukta vardiyada bulunan Cemil Bey geminin baş tarafından su aldığını haber vermişti. Bunun üzerine hemen kalkmış, inşaiye çıraklarına burguculara haber göndermiş, gerekli aletler hazırlanmış ve geminin başaltına girilmişti. Önce omuzluktan itibaren başa doğru sintine bölmeleri aradığı halde suyla karşılaşmamıştı. Fakat civadirenin altındaki bölge kapısı açılınca birdenbire üzerlerine su hücum etmiş,

tamirci neferlerden üçünü dördünü devirmişti. İçlerinden birinin başı gemiye çarparak yarılmıştı. Ali Efendi muayeneyi ihtiyatla yapmıştı. Hangi bölmeye girmiş ise bunun kapısını muhkemce kapamış öndeki kapıyı bundan sonra açmıştı. Eğer bu kurallara uyulmamış olsaydı, şimdi kazan dairesine kadar su yürümüş bulunacaktı."

Su, bölmeye hücumundan sonra bellerine kadar çıkmış ve bu seviyede kalmıştı. Burası geminin en alt kısmına denk geldiğinden elektrik tertibatı yoktu. Hücum eden sular feneri söndürmüştü. Bundan sonra arama karanlıkta ve el yordamı ile yapılmıştı. Suyun belirli bir düzeyde kalması ve kuvvetli şırıltı işitilmemesi su giren çatlağın küçük olduğunu göstermekte idi. Belki gemi birkaç gündür su alıyordu. Fakat ancak bugün farkına varılabilmişti.

Bölmede bir metreye yakın su bulunduğundan gerekli arama ve tamirat yapılmamıştı. Bu işler için, evvela suyun tahliyesi gerekiyordu... Kumandan bir bölüğün kaldırılarak suyun tahliyesi işiyle meşgul edilmesini emretti. Yarım saat sonra kovalar, gerdeller, el tulumbaları, sünger demetleri ile yüz asker bölüm subaylarının gözetiminde olarak çalışmaya başladı. Su seviyesinin gittikçe alçalması erlerin kuvvetiyle suyun yenildiğini gösterdiğinden, firkateyn tekrar Kolombo rotasına alındı.

Sabahleyin hava aydınlanırken bölmenin suyu kurutulmuştu. İnşaiye zabiti tarafından yapılan kontrolde, baş bodoslamanın tamamen çürüdüğü ve kaplama arasında parmak kalınlığındaki birkaç delikten bölmeye su sızdığı görüldü. Bu meşe bodoslama o kadar çürümüştü ki, deliklere tıpa vurulduğu zaman öteki taraftan fırlayıp gidiyordu. Bakır çiviler, ağaç siğiller de işe yaramadı. Birkaç saatlik uğraşmadan sonra kalfalardan biri Ali Bey'e dönerek, 'Beyim yaptığımız iş yoğurda çivi tutturmaya benziyor. Başka bir şey düşünelim,' dedi.

Hakikaten süngere dönen tahtalar bu şekilde bir tamiri kabul etmiyordu. Nihayet büyük bir yelken bezi zifte batırılarak su gelen kısım bununla kaplandı. Çatlak arbuzlara, çivi başlarına macun sürüldü. Kum ve toprak olmadığı için Maltataşı tozlarıyla karıştırılarak asfalt haline getirilen bir zift tabakasıyla bölme baştan aşağı sıvandı. Artık suyun gelmesi kesilmişti. Yalnız brandanın patlaması ve asfaltın dökülmesi ihtimaline karşı esaslı tamir yapılıncaya kadar burada nöbetçi bekletilmesine karar verildi.

Ertuğrul sefere çıkalı üç buçuk ay olmuştu. Üç buçuk ayda baş bodoslamanın çürümesi olanaksızdı. Bu arıza senelerin mahsulü idi. Demek firkateyn İstanbul'da iken esaslı bir kontrol ve tamirden geçmemişti. Kolombo'da gemi tamir edilemeyecekti. Çünkü havuz ve gerekli tamir malzemesi yoktu. Zaman geçirmeden Singapur'a varmak ve arızayı orada tamir ettirmek gerekliydi.

Süveyş olayından sonra saray, Bahriye Nezareti'ni seferin terkifine (ertelenmesine) zorlamıştı. Bu arıza da İstanbul'a resmen yazıldığı takdirde firkateynin geri çevrileceği muhakkaktı. Osman Bey'in olayı yine kayınpederine özel olarak bildirmesi uygun görüldü. Onarım nedeniyle Singapur'da kalışın uzaması dikkatleri çekecekti.

Hiç olmazsa Bahriye Nezareti bu taahhuru (gecikmeyi) bazı esbap (nedenler) zikriyle (öne sürerek) mazur gösterebilirdi. Bombay'la Kolombo arasındaki mesafe dokuz mildi. Ertuğrul Firkateyni bu mesafeyi on günde alarak 10 Kasım 1889 cuma günü sabah saat sekiz buçukta Kolombo'ya hareket edildi.

Hint gazetecileri *Ertuğrul*'un Bombay ziyaretini ve seyahatinin ayrıntılarını uzun uzun yazdıklarından, ada sakinleri firkateynin Kolombo'ya geleceği tarihi öğrenmişlerdi.

Gemi limana girerken şehrin Türk muhibbi (dost, seven) ve Müslüman olan bütün halkı sahilde toplanmıştı. Kolombo Kalesi topla selamlandı. Resmi ziyaretlerin sonuna kadar

sabredemeyen belde halkı mukavemet edilemeyecek dostane bir hücumla gemiye doldular. Firkateynin gelişi cuma gününe rastladığından personel cuma namazını eda etmek üzere camilere gönderildi. Biraz sonra Seylan Umumi Valisi'nden heyecanlı bir haber alındı. Firkateynin gelişini duyan Kandi, Gali şehirleri İslam ahalisinden iki yüz bin kişinin çeşitli araçlarla Kolombo'ya doğru yola çıkmış olduğu öğrenildi. Adanın Müslüman nüfusu üç yüz bin kadardı.

Bunun zaten yirmi otuz bini şimdiden sahile toplanmıştı. Yolda bulundukları ihbar olunan bu iki yüz bin kişi idi. Daha sonra gelecek gruplar da düşünülünce adanın bütün Müslümanlarının firkateyni ziyaret etmek amacında olduğu anlaşılıyordu. Bu kadar kalabalığı incitmeden, bir kazaya neden olmadan kabul etmek için gemide bazı önlemler alınması gerekiyordu.

Bombay'da geminin bir anda iki bin ziyaretçiyi alabildiği görülmüştü. Bu nedenle ziyaretçileri iki bin kişilik gruplar halinde gemide gezdirmek gerekiyordu. Halbuki gemiye girenler yelkenlerin gölgesi altında bağdaş kurup mürettebatla muhabbete dalıyorlardı. Günlerce yoldan birçok zorluklarla gemiyi görmeye gelen bu kadirşinas ziyaretçileri süratle gemiyi terke **davet** etmek de Türk konukseverliği ile bağdaşmazdı. Bunun için sancak iskelesi ziyaretçilerin gemiye girmesine ve iskele iskelesi de gemiden çıkmalarına ayrıldı. Havalar çok sıcaktı. Gemiyi gezenler sıcaktan ve izdihamdan pek rahatsız oluyorlardı. Bu mevsim şartları gözönüne getirilerek gemide kalabalık arttığı zaman çıkış iskelesinde ziyaretçilere şurup dağıtılması kararlaştırıldı.

Şubay ve erlerden ziyaretçileri gezdirecek postalar belirlendi. İngilizce bilen bir Hint Müslüman'ına Hintçe olarak **'Buradan girilir', 'Buradan çıkılır', 'Gemi hastanesi ileridedir'** gibi ziyaretçilere rehberlik edecek Hintçe levhalar yazdırılarak *Ertuğrul*'un uygun yerlerine asıldı. Güverteye, ala-

bandalar, salon ve kamaralar arasındaki yollara takip edilecek istikameti göstermek üzere kireçle oklar çizildi. Ziyaretçileri getiren kayık, sandal, çatana vesairenin gemi civarında devrilme ihtimaline karşı en büyük filikalardan ikisi, kullanılacak kadar cankurtaran simidi ile donanarak nöbetçi mürettebatla birlikte daima hazır bulunduruldu.

Eczası Yasef Efendi Kolombo sıhhiye dairesine gönderilerek, civar kasabaların halkında bulaşıcı hastalıklar bulunup bulunmadığına dair bilgi alındı. Bir sağlık önlemi olmak üzere, giriş iskelesine süblime ile ıslatılmış bir paspas konarak kurudukça ıslatılmasına titizlik gösterildi.

Şurup fikrini ilk defa ortaya atan genç subay şimdilik yapım ve dağıtımını denetlemek ve yönetmek üzere şurupçubaşılıkla görevlendirildi. Halk bir yandan gemiyi ziyaret ederken öte yandan bu işler hızla yapıldı, iyi düşünülen ve iyi uygulanan tasarı sayesinde, firkateyn, birkaç gün içinde iki yüz binden fazla insan, hiç bir sıkıntı çekmeden rahat rahat gezdiler.

Seylan halkının gösterdiği ilgi Bombay İslamlarının gösterdiği muhabbetle adeta rekabet etmekteydi. Çok uzakta bulunan şehir ve karyelerin ahalisi firkateyne gelemediklerinden içlerinden seçtikleri temsilcileri binlerce imzalı mektuplarla *Ertuğrul*'a göndermişlerdi. O kadar ki, bunlardan birkaçı, *Ertuğrul*'un mürettebatına kendi hesaplarına Kolombo'da ziyafet çekmelerini rica etmişlerdi.

Kolombo Şehri şehbenderimiz ve Agniyayı İslamiye'den **'Minlih Mariler'** Efendi, subayları evine **davet** etmiş ve özel araç çıkararak adanın gezilecek yerlerini gezdirmişti. İslamların dini inanışlarına göre Hazreti Adem gökyüzünden ilk kez Seylan ya da Brendib Adasına inmiş ve oradan da yürüyerek Hindistan'a gitmiştir. Bu nedenle ada Âlem-i İslamca mukaddes sayılmakta idi. Her yıl Bahrimuhit yoluyla hacca

gidenlerden birkaç bin kişi adaya uğrayarak Adem Tepesi'ne çıkıyordu. Bu tepe Hazreti Adem'in gökyüzünden ilk kez indiği yer olarak anılıyordu. İki bin yüz metre yüksekliğinde idi. Tepenin üstünde (3700) metre boyunda ayak şeklinde bir hendek vardı ki, Adem Aleyhisselâmın gökten indiği zaman toprakta oluşan sağ ayağının iziymiş. Bu söylentiden dolayı hendek 'Kadem-i Adem' ismini taşıyordu.

Seylan Adası'yla Hindistan arasındaki Palk Boğazı'nın genişliği, yüz on beş kilometredir. Boğaz denizin altından uzayan ve yer yer suyun üstüne çıkan mercan döküntüleriyle Hindistan'la adayı birleştiren garip bir yol halindedir. Hazreti Adem'in Hindistan'a geçerken bu yolu kullandığı rivayet edildiğinden buraya **'Adem Köprüsü'** ismi verilmişti.

Adem Köprüsü'ne ilişip sakatlanmaktan çekinen bütün gemiler Palk Boğazı'ndan geçmeyerek Seylan Adası'nın güneyinden dolaşırlar. Firkateyn subaylarından, oldukça uzakta bulunan Adem Tepesi'ni ziyaret edenler bulundu ise de, Adem Köprüsü Kolombo'nun üç yüz kilometre kuzeyinde olduğundan bazı meraklılar burasını ancak haritadan inceleyebildiler.

Ertuğrul komutanı, Kolombo'ya varışlarını ve halkın ziyaret ayrıntılarını Bahriye Nezareti'ne bildirdi. Bir örneği saraya verilen bu raporlarda her zamanki gibi Abdülhamid'i koltuklayıcı cümleler vardı.

Bombay'da olduğu gibi Kolombo'da da Hazreti Hilafetpenahi'nin hutbelerde namı anılıyordu.

Üçüncü kaza hakkında Nazır Paşa'ya özel olarak yazılmış raporların Kolombo'dan hareketten önce postaya verildiği, *Ertuğrul* Singapur'a vardıktan soma artık **'geri dönün'** denilemeyeceğini düşünmüşlerdi. Çünkü yolun beşte üçü aşılmıştı. İstanbul'a dönecek güçte olan gemi, daha yakın mesafede olan Japonya'ya nasıl olsa gidebilirdi.

CERÎDE-İ BAHRİYE'DE YAYINLANAN HABERLER

(CERİDEİ BAHRİYE: sene 2 -No.15, 26 Kânunuevvel 1305 - 7 Ocak 1889)

ERTUĞRUL Gemisi Komutanı Tümamiral Osman'dan *9 Teşrinisani 1305 - 21 Kasım 1889* tarihiyle Bahriye Nezareti'ne gönderilen yazının örneğidir:

Padişahımızın saltanat döneminde İslam tarihinin en parlak sayfalarını süsleyecek olaylardan biri ve belki birincisi, şanlı sancağımızın Pasifik sularında dalgalanması için ERTUĞRUL gemisinin gezdirilmesidir.

Bu gezi bütün Osmanlılar için ne derecede onur verici ise geminin personelini teşkil, sadık köleler (bendeler-kullar) için de o kadar sonsuz övünç kaynağıdır.

Osmanlı Devleti'nin ilk kuruluşundan beri hemen ilk defa böyle uzun bir geziyi yapmakta ve adı Pasifik'te anılmakta olan ERTUĞRUL'un, uğradığı limanlarda gördüğü iyi kabul ve özellikle İslam halk tarafından gösterilen saygı ve ilgi her türlü takdirin üstünde olup, görmeden düşünülmesi mümkün olmayan bu durumun aşağıdaki şekilde açıklanması gerekli görülmüştür. Şöyle ki:

23 Teşrinevvel 1305 - 4 Kasım 1889 tarihli Kolombo'dan gönderilen yazıda arz edildiği üzere Süveyş'ten kalkıldıktan sonra Cidde ve Aden'e uğranılarak Teşrinevvel'in 8'inde –20 Ekim'de– Bombay'a gelinmiş, gerekli merasim ve ziyaretlerden sonra vakit geçirilmeyerek, yola devam edilmek üzere hazırlıklara başlanmıştı. Ancak, limana gelişimizin ertesi gününden itibaren hareketimize kadar her gün 5-6000 kişi gemimizi görmeye gelerek güvertede Osmanlı Devleti'nin gücünün artması ve Padişahımızın ömrünün uzaması ve sağlığı için dualar etmişlerdir. Limanda geçirilen yedi gün içinde gerek Bombay ve gerekse yakınındaki şehir ve kasabalardan

trenlerle Sancağımızı ziyarete gelen İslam ahali, raca ve prenslere kadar her sınıf halkı kapsamak suretiyle 20.000 kişiyi geçmiştir. Bunlar bütün gemi personeli tarafından karşılanarak durumlarına göre uygun bir şekilde ağırlanmış olup ilişikte sunulan fotoğrafta da görüleceği üzere geminin etrafı her an kayık ve sandallarla çevrilmişti.

Limanda kaldığımız süre içinde geçirilen bir cuma günü, halk ile birlikte namaz kılınmak üzere, başta ben olduğum halde, subaylar ve erat şehirdeki camilere gidildiğinde bu davranışımız coşkun gösterilere sebep olmuş halk, erlerimize varıncaya kadar hepimizi heyecanla kucaklayarak bağırlarına basmışlardır. Ayrıca Bombay'ın Müslüman ahalisinin ileri gelenlerinden Selman Abdülhamid Sahip, Hacı Ahmet Ateş Han Sahip, Hacı Zekeriya Ahmet Sahip, Hacı Ahmet Sıddık Sahip adındaki meşhur zenginler her gece subaylarımızı evlerine çağırarak ziyafetler vermişler ve cümlemize adeta kutsal insanlar olarak saygı ve sevgi göstermişlerdir. Bombay Valisi, ilk gelişimizde şehirde olmadığından ziyaret edilememiş ise de, tümen adına Yarbay Colinwood'un mahalli hükümeti de temsilen yaptığı çağrısına İngilizce bilen altı subayla birlikte gidilmiş, aynı şekilde iyi kabul görülmüştür. Özellikle İngiliz Bandosu'nun karşılamada Osmanlı marşını çalmış olması hepimizi etkilemiştir. Bombay'dan bu çok olumlu anılarla ayrılınarak 20 Teşrinievvel - 1 Kasım Cuma günü Kolombo'ya gelindiğinde şehri selamlamak için atılan topların sesiyle sahile koşan halkın ilgisi cidden görülecek bir manzara idi. Cuma namazını kılmak üzere sahile çıkan ve camilere dağılan subay ve erlerimiz, Bombay'da olduğu gibi coşkun gösterilerle karşılanmış, şehrin iki yüz bini bulan Müslüman ahalisi, yakındaki Kandi ve Galü şehirlerinden gelenlerle gemimizi dolup taşırmıştır. Bütün halk, subaylarımıza ikramda âdeta birbirleriyle yarış etmişlerdir.

Kolombo Fahri Konsolosumuz Min Liye Mariler ve Parlamentodaki Müslüman Milletvekilleri İsmail ve Saad Efendi tarafından subaylarımıza ziyafetler verilmiş ve burada da Bombay'da olduğu gibi hutbelerle Padişah ve Halifemizin kutsal adı başta söylenmiştir. Bu sıcak kabul, geride bırakılarak, ilişikte sunulan jurnalda belirtildiği gibi 3 Teşrinisani –15 Kasım–Cuma günü Singapur'a gelindiğinde, Müslüman halkın sancağımızı selamlamak ve bizleri kucaklamak için gösterdiği samimi istek; Bombay ve Kolombo'da gördüklerimizi adeta geride bırakmış ve gemi, bu yazının kaleme alındığı bir haftadan beri adeta kutsal bir ziyaretgâh olmuştur. Singapur'a yakın birçok küçük İslâm hükümetlerinin büyüklerinden başka Sumatra'nın Açin kıtasıyla Cava ve ona bağlı birçok adalardan gelen halk, gemiden çıkmamakta ve Padişahımıza dua etmektedirler. Gördüğümüz saygı ve sevgi, yabancıların hasedini çekmekte, bura gazeteleri gösterilen saygıyı hayranlık olarak nitelendirmektedirler. İlk kez olarak Osmanlı sancağını Singapur'da gören halk, şükranlarını gemide secdeye varıp dua etmek suretiyle göstermekte ve gemiyi adeta kutsal bir yer saymaktadırlar. İlişikte sunulan fotoğraflar bunu kanıtlamaktadır. Dünkü cuma günü şehrin bir meydanında bandomuz bir konser vermiş ve bu hal, şehirde bir bayram havası yaratmıştır. Singapur İslam cemaatinin başkanlarında olup, iki yıl önce İstanbul'a gelip Padişahımız tarafından kabul şerefine mazhar olan Seyit Mehmedülfaf burada bizimle ilgilenmekten geri kalmamış, kendisine tarafımdan bir ziyafet verilmiştir. Davet edildiğim Vali Sir Clement Smith'in evinde gösterdiği iyi kabul ve saygı ayrıca iftiharımızı mucip olmuştur. Esasen şimdiye kadar uğramış olduğumuz yerler halkı tarafından hakkımıza gösterilen iltifat cidden haddini aşmakla tarafımızdan da gelenlere rütbe ve mevkilere göre gerekli karşılama ve iyi

muamele yapılmasında asla kusur edilmeyip cümlesinin din hamiyeti ile dolu olan kalplerinin daha iyi hislerle çarpmasına ve devletin şan ve şerefinin korunmasına her zaman çalışılmış ve çalışılmakta olduğunun iftiharla arzına ve bundan böyle de gördüklerimin bildirilmesine devam etmenin tabii olduğunun beyanına emirlerinizi...

9 Teşrinisani 1305 –21 Kasım– tarihiyle ERTUĞRUL Gemisi Komutanlığı'ndan gelen yazının aslına uygun örneğidir.

Bombay'dan hareketten sonra Kolombo'ya gelinceye kadarki gezimizde geçen olaylar Kolombo'dan gönderilen raporda arz edilmişti. Singapur'a doğru oradan hareketten sonra Seylan'ın güney burnu dolaşılarak Sumatra'nın kuzeyindeki Açin Burnu'na yol verilmiş, Bengal Körfezi'nin 900 mil olan iki yakası arasında oldukça kötü hava şartları içinde seyredilmiştir. Şiddetli yağmurlarla beraber saatlerce devam eden poyraz, yıldız ve karayel rüzgârları birbirini izlemiş, bu arada lodos musonundan kalan büyükçe ölü denizler, Açin Burnu'nu dönünceye kadar geçen altı gün içinde gemimizi oldukça sarsmış, bazen 24 dereceye kadar çıkan yalpaya karşı çok şükür seyrimiz düzenli olarak devam etmiştir. Dar ve tehlikeli olarak süratli akıntılarıyla seyri güçleştiren 600 mil uzunluğundaki Malaka Boğazı'ndaki seyrimizde, kuvvetli ve sürekli yağmurlar ile geceleri çıkan sürekli boralara tesadüf olunmuş ise de hiçbir yerde durulmadan bu 1500 millik uzun mesafe olaysız geçilmiş ve ayın 3'üncü cuma günü –15 Kasım– Singapur'da sona ermiştir. Bundan ilerisi için takdim etmiş olduğum telyazısına cevap beklediğimi arz ederim.

(CERİDEİ BAHRİYE: Sene 2 - No 19, 20 Şubat 1305 - 4 Mart 1890)

Herkesçe bilinmektedir ki, Halifelik yüce makamı, dünyanın her tarafında bulunan bütün İslam kavimlerinin manevi yönden tabi ve bağlı bulundukları kutsal bir makamdır.

Bir Müslüman gerçekte hangi devletin uyruğunda bulunursa bulunsun, dinen bağlı olduğu yer, Halifeliktir. Bu itibarla Halifemiz, bütün Osmanlıların Padişahı olduğu gibi Osmanlı sınırları dışında kalan İslâm âleminin emiri ve imamıdır. İslamların maddi olarak bağlı bulundukları yer neresi olursa olsun manevi mercileri birdir.

Bulundukları yerler itibarıyla ayrı gibi gözüken Müslümanları, dinden birlikleri dolayısıyla bir ve beraber olduklarını Halifelik yüce makamına karşı bağlılıklarını her vesile ile ortaya koymuşlardır.

Bu yüce din duygularının yeni bir açıklaması ERTUĞRUL Gemisi'nin Uzakdoğu gezisinde bir daha meydana çıkmıştır. Bu konuda gemi komutanı Osman Paşa'dan Bahriye Nezareti'ne gönderilen ve bir özeti yayınlanmakta olan mektup, Singapur sularındaki gemilerde Osmanlı Sancağı'nın çekilmesi görülmedik bir olay iken, bu defa bütün İslâm personeli gemilerin gönderlerine sancağımızın çekili bulunduğunu anlatması bakımından ne kadar gurur duyulsa yeridir.

Mektup özeti

Sumatra ve Cava gibi büyük İslam ülkelerinde de yaşayan halkın, Yüce Halifelerine olan bağlılığı, ERTUĞRUL Gemisi'nin Singapur'a gelmesiyle kalplerindeki din sevgisinin her vesile ile açığa vurulmasına sebep teşkil etmiştir. Bu kez Sumatra Adası'nda 1'42. enlem ve kuzeyi 1'0, 1,1 kuzey boylamda bulunan (Rekan) adında

küçük bir ırmak boyunca uzanan (TİM BU S) bağımsız hükümeti Hâkimi Mehmet Zeynelabidin İbni Abdülvahit, Veziri Şehbender Ebu Sait'i gemiye göndererek Halifelik Yüce Makamına olan bağlılığı ve saygısını göstermiştir. Vezir, gemide bulunduğu sürece erlerimizin yaptığı top, tüfek, kılıç ve arma talimlerini izlemiş ve takdirlerini beyan etmiştir. Esasen bundan önceki yazılarım, ERTUĞRUL'un bu sularda gezisi ve bir ara Singapur'da kalmasının İslam halkın gönüllerini fethettiğini, bizlere sevgi ve saygılarında sınırsız olduklarını yeter derecede anlatmıştır.

ERTUĞRUL'un gelişinden önce bu sularda görülmemiş olan sancağımız, bu günlerde limana girip çıkan bütün küçük islâm gemilerinin gönderinde dalgalanmaktadır. Bunu şükranlarımla arz ediyorum. Singapur, 17 Kânunuevvel 1305, 29 Aralık 1889.

ERTUĞRUL Gemisi'nin gezisi hakkında Bombay'da çıkan iki gazetede yayınlanmış bulunan iki yazının CERİDEİ BAHRİYE'de yayınlanan çevirileri

Avocat of India, 29 Ekim 1889

Bugün Hilafet ve Saltanat sayesinde Bombay Limanı'nda Osmanlı Sancağı dalgalanmaktadır. Osmanlı padişahı, bir geminin kendi ülkesinde haiz olduğu imtiyazları her gittiği yerde koruması hakkındaki uluslararası hukuk kuralı gereğince Bombay Limanı'nın küçük bir kısmında egemen olmaktadır.

ERTUĞRUL Gemisi birçok yabancı limanları ziyaretten sonra geçen hafta limanımıza gelmiş olup, önümüzdeki hafta pazar günü Japonya'ya hareket edecektir.

1877 Savaşı, bütün dünyaya Osmanlı kahramanlarının karada ve denizde yapabilecekleri şeyleri göstermiş ve ispatlamıştır. Şıpka'da gösterilen kahramanlık ve Sünne Boğazı'nda

Hobart Paşa'nın[74] komutası altındaki ince filonun üstün düşman karşısındaki dayanışı ile Paşa'nın övgüsüne layık olduklarını ispat ettiler. Hobart Paşa, Türk Askerlerinin aslan gibi korkusuz, kuzu gibi uysal olduğunu her fırsatta söylerdi. ERTUĞRUL Gemisi'nin subay ve erleri Hobart Paşa'nın komutası altında savaş gücünü göstermiş olan kahramanların kardeşleridir. Gemi Komutanı, Padişahın yâverlerinden olan Albay Osman Bey'dir. Gemide 550 er, 30 subay, 14 mühendis ve beş-on öğrenci vardır.

---

74 *Hobart Paşa:* (1822-1886) Augustus Charles Hobart - Hampden, bir İngiliz kontunun oğludur. 13 yaşında İngiliz bahriyesine girmiş, albaylıktan emekli olmuştur. Bir süre ABD iç savaşlarında bulunduktan sonra İstanbul'a gelerek Osmanlı Devleti'nin hizmetine girdi (1867-Sultan Aziz dönemi). Girit isyanında Yunanistan'a karşı verilen savaşlarda çok başarılı oldu. Türk Bahriyesi'nde Liva (Tümamiral) rütbesiyle çalışmaya başladı. Yunanlıların Hobart Paşa'yı İngiltere'ye şikâyet etmeleri üzerine İngilizler Hobart'ı subay listesinden sildiler, denizci örtüne göre sanki ihanet etmiş gibi subaylıktan aforoz ettiler. Hobart Türk Donanması'na hizmete devam etti. İngilizler kendisini yeniden listeye aldılar.
Hobart, 1877 yılında Karadeniz'de Osmanlı - Rus Savaşı'nda Türk filosuna komutanlık etti. İngilizler Hobart'ı yine subay listesinden sildiler ve vatanına dönmesi için çağrıda bulundular.
Hobart namuslu bir insandı. Görevini yapıyordu. Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakamam, dönemem diye yanıt verdi. Türk Donanması'nın yenilenmesi için çok çalıştı. 1877 yılında deniz genelkurmay başkanı olmuştu. 1881 yılında vezir ve müşir rütbesi ile büyük amiralliğe tayin oldu. İngilizler kendisini yeniden subay listesine aldılar.
Hobart müşir rütbesini alan ilk Hıristiyandır.
Kendisi aynı zamanda masondur. İstanbul'da o zamanlar etkin olan Bulwer Locası'na kayıtlıydı.
Woods Paşa, anılarında Hobart Paşa'dan söz ederken İngiltere'de izinsiz olarak Türk Deniz Kuvvetleri emrinde çalıştığını yazar; Sadrazam Ali Paşa ile çok iyi anlaştıklarını belirtir. Woods 1870'te İstanbul'a gelmiş ve 1883 yılında Amiral olmuştur. Hobart'tan yirmi yaş küçüktür. Woods, Hobart Paşa'nın eğlenceye ve ava çok düşkün olduğunu Bahriye Nazırı'nın da onu çok kıskandığını yazar. Yine Woods'a göre Hobart Paşa bir av partisinde üşütüp hastalanmış, tedavi için İtalya'ya gitmiş ve 1886 yılında Milano'da ölmüş. Cenazesi vasiyeti üzerine İstanbul'a getirilmiş.
Hobart Paşa'ya çok görkemli bir cenaze töreni yapılmış, cenazeye sadrazam ve padişahı temsilen Woods Paşa katılmış, Haydarpaşa'da Kırım Savaşı'nda ölen İngiliz askerleri için yapılmış olan İngiliz mezarlığına gömülmüştür.

ERTUĞRUL, 1800 tonilatoluk mükemmel bir firkateyndir. Geminin 15 s/m. çapında 8 adet Krupp, 5 adet küçük top ve birçok Nordenfeld ve Hoçkirıs ve Atling toplarıyla birkaç torpidosu vardır. Elektrikle aydınlatılmaktadır.

ERTUĞRUL Gemisi'nin Bombay'da kaldığı sürede, karaya çıkan personelinin kıyafeti herkesin takdirini çekmiş ve Bombaylılar gemiyi gezmişlerdir. Erlerin hemen hepsi çalışkan ve kuvvetli bir bünyeye sahip aslanlardır. Bunların üniformaları ile kırmızı fesleri herkesin dikkatini üzerine toplamıştır. Gezmeye gidenler gemide nezaketle kabul olunmuşlardır. Geminin görülmeye değer her yeri ziyaretçilere gösterilmiş hiçbir şey saklanmamıştır. Ziyaretçilerin gemiyi gezdikleri sırada gemi mızıkasının konserler vermesi ayrıca takdirle izlenmiştir.

Glochester Alayı komutanı ve subayları, gemi subayları ile Bombay'daki Osmanlı Başkonsolosu Kadri Bey'i KALABA denilen yerde bir yemeğe davet etmiş, İngiliz subayları Osmanlı davetlilerle samimi konuşmalar yapmışlardır. Çünkü İngilizlerle Osmanlıların yan yana ve aynı amaç için birlikte savaştıkları unutulmamıştır. Ziyafet geç saatlere kadar devam etmiş, davetliler ayrılmadan önce İngiliz Alayı Bandosu, Osmanlı marşını çalmıştır.

ERTUĞRUL'un gelişi, Hindistan'ın Müslüman halkı için bir sevinç kaynağı olmuş ve bütün Müslümanlar Osmanlı dindaşlarına sevgilerini, kardeşlik duygularını göstermekte birbirleriyle âdeta yarış etmişlerdir.

Cuma günü gemi erlerinden 150 kadarı ve bazı subaylar gayet güzel giyinmiş oldukları halde namaz kılmak üzere camiye gelmişler ve yollarda halk tarafından saygı ile izlenmişlerdir. Camiyi dolduran halk, subay ve erleri sevgi ile kucaklamışlardır. Komutan Albay Osman Bey de, yanında üç subayla yakındaki (İsmail Ceyp) camiine gitmişlerdir.

ERTUĞRUL'un Bombay Limanı'nda kaldığı süre içinde izinli olarak karaya çıkmış olan erlerin şehirde hareket tarzları her türlü takdirin üstünde olmuştur. Polis evrakında erlerin kötü hareketlerine dair hiçbir kayıt mevcut değildir. Hiçbiri içkili olarak görülmemiştir. Mr. Gladstone, Bulgaristan ve Kürdistan'da yapıldığı vehmedilen mezalim ile bu erlerin tavır ve hareketleri arasında hiçbir ilişki mevcut olmadığını haber alabilseydi, her halde memnun olurdu. Osmanlılar aleyhinde konuşmak bir âdet hükmüne girdiği halde biz Osmanlıların gerçekten iyi ahlaklı olmalarından bahsetmeyi bir görev saydık.

Kutsal olan askerlik kurallarına Osmanlı denizcilerinin uygunluğu, kendilerinde mevcut itaat duygusunun yanında Osman Bey ile subaylarının gösterdikleri dikkatli düzenin eseridir.

Bombay'da Gücerat dilinde yayınlanan "Kaşıdı Bombay" adlı gazetedeki yazının aynen çevirisi

Kaşıdı Bombay, 28 Ekim 1889

Osmanlı Saltanatının ERTUĞRUL adındaki bir savaş gemisi 20 Ekim tarihinde Bombay Limanı'na girip subay gemi ve erlerinin bilinmedik bir kıyafetle şehirde dolaştıklarını görenler, hayrette kalarak, bunların kim olduğunu birbirlerinden sorup araştırarak, sultan tarafından buraya gönderilmiş olan bir Osmanlı gemisinin adamları olduğunu öğrendiler.

Gemi personeline verilen ziyafetler ve özellikle cuma günü namaz kılmak üzere camileri doldurmaları, geminin varlığını herkese anlattı ve binlerce insan gemiyi görmek için adeta hücuma geçti. Geçen cumartesi günü, gazetemizin müdürü gemiye gittiğinde sahil halktan geçilmez bir halde dolu ve geminin iskelesi aynı şekilde kalabalıktı. Güneşin batması da halkın gemiyi ziyaretine engel olmadı. Kalabalık nedeniyle

iskeleden giremeyenler asılı halatlara sarılıp kendilerini içeri atmaya çabalıyordular. Bu arada iriyarı birinin halatlardan tırmanarak gemiye girmek istemesi, görülecek bir manzara idi. Ziyaretçilerin çoğu Müslüman halk olmakla beraber içlerinde puta ve ateşe tapanlar da vardı. Gemi personeli bu kalabalıktan tek kelime ile memnundu. Bir ekip daimî olarak geminin temizlenmesiyle görevlendirilmişti.

Gemi erleri, kıyafet ve harekette İngiliz gemicileri derecesinde oldukları gibi, iyi ahlak ve terbiyede onların çok üstünde bulundukları görülmekte idi. Övgüye değer olan hallerden biri de, ziyaretçilere geminin her tarafını gezip görmeleri için tam bir serbestlik verilmesi idi. Bu serbestlik başka devletlerin gemilerinde görülmemiştir. Ayrıca, erler bir kimseden bahşiş ve sair bir istekte bulunmak şöyle dursun, verileni bile kabul etmemişlerdir. Bunların terbiyelerini ne kadar anlatsak azdır. Gemi mensuplarından bazıları İngilizce'yi de bilmekte idiler.

Hindistan Müslümanlarının sultana olan yakınlık ve sevgileri, bu gemiyi ziyarete olan hücumlarından anlaşılmaktadır. Bu hali, gemi komutan ve subayları da gördüklerinden bu durumu dönüşlerinde üstlerine anlatacaklarına inanıyoruz. Bu gerçeği padişah da öğrendiklerinde İngiliz Devleti'yle iyi ilişkilerin devamındaki faydalardan ve İngiltere yönetiminde Müslüman halkın rahatı ve ilerlemesinden memnun olacaktır.

(CERİDE BAHRİYE: Sene 2 - No. 13, 28 Teşrinisani 1305 -10 Aralık 1889)

ERTUĞRUL Gemisi Komutanı Albay Osman, Mirlivalığa –Tuğamiralliğe– yükseltilmiştir.

Singapur'a gelişinde, Bahriye Nezareti tarafından 7 Teşrinisani 1305-19 Kasım 1889 tarihli yazı ile Saray Başkâtipliğine yapılan arzla, Japonya'ya gitmekte olan ERTUĞRUL Gemisi, Uzakdoğu'daki Singapur Limanı'na geldiği, Komutanı Al-

bay Osman'dan alınan telyazısı üzerine arzolunduğu, bu sonuç bir başarı olmakla beraber bundan sonra oralarda şiddetli kuzey rüzgârları eseceğinden geminin yelken ile volta ederek[75] seyrine devamı güç olduğu gibi, bu sebeple hızı da düşeceğinden Hong-Kong'a kadar muhtaç olduğu kömürü alabilmesi de imkânsız bulunduğundan bu halde geminin Japonya'ya kadar gidebilmesi için güney rüzgârlarının esme mevsimi olan haziran ayına kadar Singapur'da kalması ve ondan sonra Japonya'ya gidip dönüşünü uygun mevsim olan ekimde yapması zorunlu görülmekte bulunduğu; ancak oralarda kalmak, fazla masraf gerektireceği düşünülmekte, geminin İstanbul'a dönmesi emredildiği halde Albay Osman'ın gemiyi Singapur'da bırakıp yanına birkaç subay alarak süratli bir posta vapuru ile Japonya'ya gitmesi ve nişan ve diğer emanetleri imparatora sunduktan sonra bir ay içinde Singapur'a dönüp kuzey rüzgârlarından faydalanarak gemi ile İstanbul'a dönmesine izin istenmişse de, aynı tarih ile Başkâtiplikten tebliğ edilen padişah emrinde, Avrupalıların gemileri ve posta vapurları belirtilen engeller içinde Japonya'ya gidip gelmekte olduğuna göre konu (Şûrâyı Bahrî) de görüşülerek kesin bir karara varılması istenilmiştir.

Bunun üzerine (Şûrâyı Bahrî) den verilen 9 Teşrinisani 1305 - 21 Kasım 1889 tarihli kararda, ERTUĞRUL'un bir savaş gemisi olduğu, personeli, donatımı, araç ve gereçleri ona göre düzenlendiği, ancak şiddetle ve pruvadan esen bir kuzey rüzgârı geminin hızını düşüreceği gibi Japonya yolunda en yakın liman Hong-Kong olup Singapur'a uzaklığı 1600 mil olduğu, halbuki geminin kömürlükleri ancak **yüz** saatlik bir seyre imkân verdiği, bunun için geminin muhakkak Japonya'ya kadar gitmesi lazım geldiği halde yelkenlerini kullanabilmesi için güney rüzgârlarının esme mevsimi olan hazirana ka-

75 **Volta etmek:** Geminin rüzgâra karşı kolay gidebilmesi için sağa sola zikzak yapması.

dar Singapur'da kalıp ondan sonra yola çıkması ve dönüşte de aksi rüzgârdan faydalanabilmesi için ekim ayına kadar Japonya'da kalması gerekli olduğu, bu engellerden dolayı komutan Albay Osman'ın posta vapuru ile Japonya'ya gidip nişan ve emanetleri takdimden sonra dönmesi Starck Paşa'nın verdiği raporda da belirtilmekle Albay Osman Japonya'dan dönünceye kadar geminin Singapur ve dolaylarında Cava Adası ve müslüman halkı fazla olan limanlara uğrayıp sancak göstermesi uygun olacağı belirtilmiştir.

Bahriye Şûrâsı'nda çıkan karar

Yukarıda yazılanlara karşılık Mabeyn Başkitabeti'ne herhangi bir yazı gönderildiğini belirten bir kayıt görülmemiştir.

"Bozcaadalı, Ertuğrul'un sefere devam etmesini şiddetle ve ısrarla istemesine karşın ve Şûrâ-yı Bahriye, Nazırın elinde adeta bir kukla gibi esir iken daha sonra işbu karar Şûrâ'dan nasıl çıkabildi? Bu konuda edinebildiğimiz bilgi şudur:[76]

Ertuğrul Hint Okyanusu'nu geçip de Kolombo'ya uğramışlarsa da, burada onarım olanağı olmadığı için, hiç durmayarak hemen hareketle Singapur'a gelinmiş, Singapur'da bir an bile kaybedilmeyerek şehirden tamirat için gerekli olan eşya satın alınmıştır. Artık bir yandan lodos mevsim rüzgâr beklenirken, bu süre içinde onarıma hız verilmiştir. Yapılan tamirat, Ertuğrul gibi yelken kuvvetine dayanan armalı bir gemi için oldukça önemliydi. Cıvadıra mestaçularının alt başlarının bağlı olduğu baş bodoslaması çürümüş, su kesiminde yukarı kısmının değiştirilmesine gerek duyulmuştur. Bununla beraber kemerlerden birkaçı da harap olmuştu. Gemideki marangoz, burgucu, kalafatçı ustaları bütün bu yıkıntıyı, dışarıdan yardım istemeksizin tamir etmiş ve yenilemiştir. Bordaları da mükemmelen kalafat etmişlerdir. Fakat bedbaht Ertuğrul'un deva

76 Bundan sonraki bölüme yazarımız Süleyman Nutku'nun eserinden devam edilmektedir.

bulunmaz ölümcül hastalığına, bu işinin ehli ustaların çare bulabilmeleri imkânsız idi. O müthiş maraz, çarkçıbaşı Harti Bey'in kesinlikle teşhis ettiği gibi kazan altı ahşap kısmında ve bizzat kazanın kendisindeydi..."

Singapur'a seyir...[77]

Ertuğrul, 1 Kasım 1889 tarihime Kolombo'dan Singapur'a doğru seyre başladı, 15 Kasım 1889 tarihinde de Singapur'a vardı.

Bu seyir süresince karşılaşılan şiddetli muson rüzgârları nedeniyle yolculuk ıstıraba dönüştü.

Firkateyn, Malaka Boğazı'na girdikten sonra deniz durgunlaştı fakat bu kez de şiddetli yağmura yakalandılar. Muson, yağmur derken bu çürük gemi on beş günlük bir seyirden sonra Singapur'a ulaştı.

Bombay'da yayınlanan gazetelerde Ertuğrul'un Singapur'a gideceği yazıldığı için, burada oldukça büyük kalabalık tarafından karşılandılar. Limanda kaldıkları sürece de binlerce kişi tarafında ziyaret edildiler.

Ertuğrul Singapur'a gelince baştan kıça kadar her yeri gözden geçirildi. Onarımın iki aya yakın süreceği hesaplandı. Çünkü geminin çürümeyen, kırılmayan hiçbir yanı yoktu. Üstelik rüzgârlar yön değiştirmiş, seyir için tehlikeli yöne dönmüştü.

Bu arada, Singapur'a varışından sonra, Bahriye Nezareti'nden yazılan bir yazı ile 20 Aralık 1889 tarihinde **Albay Osman'ın** rütbesi terfi ettirilerek **Tuğamiral** yapılıyordu. Gemi komutanı ödüllendirilerek terfi ettirilmişti ve Japonya'ya amiral rütbesinde gidecekti...

Bahriye Nezareti Ertuğrul Firkateyni'nin Singapur'a ulaştığını gösteren telyazıyı almış ve bu büyük başarıdan dolayı

---

77 Süleyman Nutku'nun eserinde ayrıntılanmayan bu bölüm tarafımızdan eklenmiştir, (e.m.)

da, Singapur'a ulaştı, salimen gemiyi oraya kadar götürerek gücünü gösterdi diye Albay Osman'ı amiralliğe terfi ettirmişken, peşinden hemen bir başka yazı ile Başkitabet'e bir türlü açıklamak cesaretini gösteremediği korkusunun bir delili olan istekte bulunmuştur. Bu yazıda özetle şöyle denilmektedir:[78]

"Mabeyn-i Hümayun Başkitabetine,

Japonya'ya gitmekte olan Ertuğrul Firkateyni Uzakdoğu'da Singapur'a varmış olup, bu haber gemi komutanından alınan telyazıdan öğrenilmiştir.

Bu da bir başarı oluşturduğu gibi, şu anda oralarda kuzey rüzgârlarının esme zamanıdır. Firkateynin yelkenlerini kullanarak seyir ve seferine devamı gerekli olduğu halde, kuzey rüzgârlarının şiddetle yoldan alıkoyucu bir rol oynayacağı nedeniyle, geminin Hongkong'a kadar harcaması gereken kömürü alması da olanaksızdır.

Bu koşullar altında yalnızca makine çalıştırarak Hongkong'a gitmesi olanaksız olduğundan, geminin Japonya'ya kadar gidebilmek için güney rüzgârlarının esme mevsimi haziran ayına kadar Singapur'da kalması ve geri dönüş için de kuzey rüzgârlarının esme zamanı olan ekim ayına kadar Japonya'da beklenmesi gerekmektedir. Bu zorunluluk ve gerçeğe karşılık, oralarda fiyatlar son derece yüksektir ve geminin bu derece uzun bir zaman beklemesi gereksiz bir masrafa neden olacaktır.

Eğer yüksek huzurlarınız tarafından bir sakınca yoksa Ertuğrul'un İstanbul'a geri dönüşü irade buyrulduğu takdirde, tasvip olunursa Osman Paşa'nın, firkateyni orada bırakıp yanına birkaç subay alarak, o sulara mahsus yüksek hızlı posta vapurlarına binerek Japonya'ya gitmesi ve beraberinde götüreceği yüksek nişanı ve öbür emaneti takdimin ardından bir ay sonra Singapur'a dönmeleri uygun olacaktır. Böylece geçen bir ay içinde de Ertuğrul Firkateyni şimdi esmekte olan kuzey rüzgârları yardımı ile İstanbul'a dönebilecektir."

78 O. Öndeş, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 36-37.

Bu yazı, İngiliz Başçarkçı Harty'nin raporunu göz ardı eden Hasan Hüsnü Paşa'nın içine düştüğü açmazı göstermesi bakımından çok ilgi çekicidir. Çünkü bu rapordan Ertuğrul'un buradaki hava akımlarına dayanacak güçte olmadığı ifade edilerek; makineleriyle Hongkong'a gidemeyeceği kesin olarak vurgulanmaktadır. Kömürlüklerindeki kömürle buraya varamayacaktır. Yelkenle de rüzgârın tersliği nedeniyle seyir yapamayacaktır. Bu durumda bir tek çözüm öneriliyordu: Buraya kadar şanlı Osmanlı sancağını dalgalandıran; halifenin, Müslümanlar üzerindeki etkinliğini çevreye ispatladığı belirtilen Osmanlı Amirali, posta vapuruyla Japonya'ya gönderilmek isteniyor... İşte Bozcaadalının açmazı ve Osmanlı Donanması'nın görüntüsü...

Adı geçen yazıya Mabeyn Başkitabeti'nden tebliğ buyrulan bir irade vardır. Bu iradede Avrupalıların gemilerinin ve posta vapurlarının her zaman düzenli seferler halinde Japonya'ya gidip gelmekte olmalarına rağmen, Bahriye Şûrâsınca verilecek kararın Padişah Hazretleri'ne arz olunması ferman kılınmıştır. Bunun üzerine Bahriye Şûrâsından 22 Kasım 1889 tarihiyle verilen kararda, Ertuğrul Firkateyni'nin ve mevsim koşullarının durumu ele alınmış ve sonuç bildirilmiştir. Bu karar şöyledir:[79]

"Ertuğrul Firkateyni bir savaş gemisidir. Personeli ile aygıtları; askeri cephanesi ve donanımı tam olmakla beraber, öyle çok şiddetle pruvadan esen kuzey rüzgârlarına karşı sürati çok düşer.

Japonya bölgesinde en yakın liman Hongkong iskelesi olup, Singapur ile adı geçen iskele arasında olan uzaklık ise 1600 deniz milidir. Halbuki firkateynin kömürlükleri ancak 100 saatlik kadar kömür alabilecek kapasitede olup, bu miktar kömürün ise çok uygun havalarda gemiyi 800 mil seyrettirebileceği açıktır.

Buna rağmen firkateynin her koşulda Japonya'ya kadar gitmesi gerektiği takdirde, yelken ile seyir yapmak zorunluluğu vardır ki,

---

79 O. Öndeş, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 38-39.

güney rüzgârları yelken ile seyrine elverişli olup esme mevsimi olan haziran ayına kadar Singapur'da bekletilmesi gereklidir. Dönüş seyri için ise, kuzey rüzgârlarının esme zamanı olan gelecek ekim ayına kadar Japonya'da kalması zorunluluğu vardır.

Yabancı ülkelerdeki ücretlerin yüksekliğinden ötürü, bu denli uzun bir bekleme süresi, devletimize büyük bir masrafı gerektireceğinden, belirtilen sakıncalardan ötürü komutan Osman Bey'in posta vapuruyla Japonya'ya gitmesi ve beraberinde bulunan yüksek nişanı ve Padişah Hazretlerinin emanetlerini teslimi ardından geri dönmesi, Şetareki Paşa'nın raporları ile de onaylandığı üzere uygun görülmektedir.

Ortadaki sakıncalara rağmen, firkateynin Singapur ve civarında oyalanması, hatta Cava Adası'na ya da halkı genellikle Müslüman olan bölgelere uğrayıp Osmanlılığın şanını oralarda dalgalandırıp azametini yükseltmesi uygundur."

Bahriye Şûrâsı'nın bu kararı *Ertuğrul*'un hiçbir yere kıpırdayacak durumda olmadığını kanıtlarken; bir yandan da, gönderilmelerindeki gerçek amaç olan Panislamist görüntülü politika gereği verilen direktif doğrultusunda hareket edilmesi istenerek, Müslüman halkın dinsel duyguları ile Hilafet makamına saygılarını ayakta tutmak amacıyla "gemi sağlamdır, seyir yapsın" denebiliyor.

Fakat bu kez, Bahriye Nezareti Süveyş'te olduğu gibi kolayca bundan vazgeçmemişti. Kanımızca bunun iki nedeni vardır. Birincisi, bu kere posta vapurunun kullanılması *Ertuğrul* komutanlığı tarafından teklif edildiği için daha ciddiye alınabilir diye düşünülmüş. İkincisi ise, *Ertuğrul*'un Uzakdoğu sularına kadar ulaşıp, orada Hindistan'daki yerli Müslümanlar tarafından coşkuyla karşılanmasından Padişah'ı memnun ettirebildiği sanılmıştı.[80]

80 Kaori Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 123.

İngiliz gazetesindeki yayın:

Singapur'a varan *Ertuğrul* firkateyni, gerek havaların uygun olmayışı, gerekse kömür harcayarak makine yardımı ile Hongkong'a kadar gidemez durumda oluşu, bir de onarım zorunluluğu dolayısıyla, derhal dış basında bazı fısıltılara ve haberlerin yazılmasına yol açmıştır. *Ertuğrul,* havayı bekleyerek Singapur'da 4 aydan fazla demirlemek zorunda kalmıştı. Bu uzun bekleyiş *Ertuğrul* için sadece masraf bakımından ağır yük olmakla kalmayıp başka sakıncalar da yaratmıştır.[81]

Bahriye Nezareti'nin posta vapuru önerisini yeniden arz etmekte olduğu sıralarda, "Times" gazetesinin 5 Aralık 1889 tarihli sayısında *"Türk firkateyninin yine arıza nedeniyle Singapur'da yola devam edemeyerek durduğu, taşınan nişan ve öteki eşyanın posta vapuru ile gönderileceği"* yazılıydı. Bu makale Londra Sefareti'nden Hariciye Nezareti'ne gönderilmiş. Hariciye Nezareti bu konuda Bahriye Nezareti'nden açıklama istemişti. Bunun üzerine Bahriye Nezareti, Hariciye Nazırı'na **hitaben** söz konusu makalenin asılsız olduğunu izah etti.[82] Nitekim bu İngiliz gazetesinde *Ertuğrul* firkateyni hakkında yapılmış olan yayın Bahriye Nezareti'ni tedirgin etmiş ve bu yazı kaynak gösterilerek gemi komutanlığına gönderilmiştir.[83]

"Singapur'da Ertuğrul Firkateyni Komutanlığına,

Silon Observe adlı bir gazetenin Londra Büyükelçiliği tarafından Hariciye Nezareti (Dışişleri Bakanlığına) ve oradan da Bahriye Nezareti'ne gönderilen bir sayısında, Ertuğrul Firkateyni'nin Singapur'da beklemesi, güya kömürü bulunmamasından ve kömür alabilmek için gerekli paraya sahip olunamayışından ileri geldiği bildirilmektedir. Bu nedenle liman rüsumunu bile verememiştir diye bir sav ileri sürülmektedir.

81 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası,* 123.
82 K Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası,* 123.
83 O. Öndeş, *Ertuğrul Firkateyni Faciası,* 38-39.

Kötülük amacıyla yapıldığı belli olan bu yayını içeren gazete ekte gönderilmiştir. Şimdiye değin Padişah Hazretleri tarafından böyle bir para gereksinmesine asla fırsat bırakılmadığı meydanda olduğu gibi, yabancıların böyle bir kanıya varmalarına yol açacak bir durumun ortaya çıkmasına da meydan verilmeyeceği bellidir.

Adı geçen gazetedeki haberi yalanlayacak belgeler gönderilerek tekzip etmekle beraber, eğer henüz düzeltilmemiş ise, hemen gerekli vasıtalar ile ve uygun bir biçimde tekzip ettirilmesi ve bundan sonra da o gibi yayınların yapılmasına yol açabilecek her çeşit davranıştan kaçınılması emir olunur."

Tuğamiral Osman kendisini suçlayıcı içerikteki gazete yayını ve bu yayını ek yapan telyazıyı derhal yanıtlar:

"Hariciye Nezareti'ne,

Ertuğrul Firkateyni halen Singapur'a varmış ise de, burada beklemesi sakatlığından (arızasından) ve söylenti olarak ortada dolaştırılan söylentilerdeki gibi yüksek nişanı teslim ile görevli şahısların bir posta vapuruyla yola çıktığından dolayı değildir. Bu haber sadece asılsız haber yaymayı bir huy edinmiş garazkârların eseridir.

Ertuğrul Firkateyni, her uğradığı limanda, ziyaret edenlerin disiplinine tanıklık ettiği gibidir. Süveyş'te bulunduğu sürece de Ertuğrul Firkateyni'nin iç ve dış bölümlerini tetkik ve denetimden geçiren fen ve san'at mensubu kişiler, geminin gerek inşa tarzı ve gerekse teknesinin kuvveti ve dayanıklılığı hakkında takdirlerini belirtmişlerdir. Geminin bu durumuna rağmen dış basında yazılan yanlış haberlerin düzeltilmesine aracı olmanız rica olunur."[84]

Osman Paşa'nın yanıtının ilginçliği de dikkat çekmektedir. Ya aldığı askeri eğitimden ya da Doğu insanlarına özgü olan övme alışkanlığından olacak ki herkes tarafından arızaları bilinen gemiyi son derece sağlammış gibi göstermeye çabalamaktadır. Bu davranışının altında kayınpederini töhmet altında bırakmama duygusu da yatabilir...

---

84 O. Öndeş, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 42.

İçinde iyi niyetler taşımayan bu gazete haberi, bununla da yetinmemiştir. Çünkü *Ertuğrul*'un Singapur'da uzun kalması çeşitli kuşkulara yol açmıştı. 12 Şubat 1890'da Hariciye Nezareti'nden Bahriye Nezareti'ne yazılan 18 nolu tezkerede Kolombo Konsolosluğu'ndan Londra Sefareti'ne ve oradan İstanbul'a gönderilen iki tane gazete yayınından kopya bulunmaktadır. Bu yazılarda şöyle denmektedir.[85]

"Ertuğrul Firkateyni arıza nedeniyle yola devam edemeyeceğinden haiz olunan nişan ise postayla gönderilmiştir. (Singapur, 'Free Press')

Ertuğrul Firkateyni'nin kalış nedeni Japonya'ya hareket için yeterli kömürün bulunmaması ve İstanbul'dan gelecek paranın beklenmekte olmasındandır. Söz konusu firkateynin gerekli merasime riayet edecek cephanesinin bulunmadığı, Singapur'a vardığından beri liman vergisinin de ödenmediği için savaş gemisi makamına yakışmaz diye Vali tarafından icap edenlere resmen bildirilmiştir. (Kolombo, 'Seyron Observer')"

Bu gazete yayınları nedeniyle Bahriye Nezareti'nin telaşlandığını görmekteyiz. Bir yandan 13 Şubat'ta[86] Osman Paşa'ya, haberin asılsız olduğunu ve tekzip edilmesi talimatını verirken, öte yandan 17 Şubat'ta[87] Hariciye Nezareti'ne bekleyiş nedenini savunma çabaları yoğunlaştırılır. *Ertuğrul*'un Singapur'da uzun süre kalmasının nedeni, seferin asıl amacı olan tatbikat için yelken kullanmaya uygun havaları beklemesinden dolayı; diye açıklamada bulunulmuştur.[88] Hatta 27 Şubat'ta *Ertuğrul* komutanına gönderilen talimatla hareket zamanında "makineler kullanılmadan yelkenle yola çıkılmasını" emretmesi de kendi açıklamasını kanıtlamak için söylenmiş olabilir. Sonra Osman Paşa'dan gelen raporda "Free Press" gazetesi için ertesi günkü sayısında kendileri-

---

85 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 126.
86 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 126.
87 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 127.
88 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 127.

ne tekzip ettirildiği, "Seyron Observer" gazetesi ise, Singapur Valisi'ne protestonameyi yazdığı takdirde yanıt olarak gazetelerin asılsız yayına teessüf olup, onlara hemen tekzibnameyi yazdırmasından söz eden mektubunun alındığı anlaşılmıştır. Bunun üzerine Bahriye Nezareti, 17 Mart'ta bu raporu söz konusu protestoname ve Vali'nin yanıtı ile birlikte Bâb-ı Âli'ye takdim etmiştir.[89]

Tefeciden alınan para

Her ne kadar İngiliz gazetesinde yayınlanan yazıya tepki gösterilip Amiral Osman üstü kapalı biçimde uyarıldıysa da, geminin para sorunu olduğu da bir gerçektir. Bu para gereksinmesi de Ohannes adında bir banker tarafından karşılanacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu, bir devlet olarak, vatandaş Banker Ohannes Efendi'ye devlete borç verir misin diye bir yazı yazmaktadır. Mektubi Kalemi 529/85 numarada kayıtlı yazının metni şöyledir:[90]

"Banker Ohannes Aşiyan Efendi'ye,

Japonya'ya doğru İstanbul'dan hareket eden Ertuğrul Firkateyni'ne ödenmesi gereken 2.000 adet İngiliz lirasının Bahriye Şûrâsı'nca kararlaştırıldığı gibi, Londra'da bulunan şubeniz aracılığıyla Singapur'da bulunan, adı geçen firkateyn komutanına teslimi rica olunur.

Paranın orada teslim günü, borsa piyasasına göre yapılmış olan masraflar her ne İngiliz lirası tutarsa tutsun Osmanlı lirasına çevrilmek suretiyle ödenecektir. Bu miktar Osman Paşa'ya gönderilecek telyazı üzerine Bahriye bütçesinden ayrılmıştır.

Yukarıda belirtilen hususlar çerçevesinde gerekli olan paranın hemen gönderilmesi işleminin tarafınızdan yürütülmesi hakkındaki yazı, Bahriye Şûrâsı'nca hazırlanmış olup, keyfiyet Osman Paşa'ya bildirilmiştir."

---

89 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 127.
90 O. Öndeş, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 42.

Singapur'dan Hong Kong'a hareket

Geminin Singapur'dan hareketi bir sorun olmuştu. Çünkü bu aylarda bölgede güney rüzgârları, süresini tamamlayıp yerini kuzey rüzgârlarına veriyordu. Kuzey rüzgârlarının estiği yön ise geminin yelkenle seyretmesini olumsuz etkileyecekti. Çünkü yelkeni yardımcı seyir aracı olarak kullanan geminin zikzak rotalarda ilerlemesini zorunlu bir hale sokacaktı. Zikzak rotalarda seyir ise geminin kömür harcamasını ve kömür kullanımını çoğaltacaktı. Belki de geminin depolaması da yetersiz bir hal alabilecekti. Mevsimin değişmesini beklemek de Singapur'dan hareketi haziran ayına kadar uzatacaktı. Bundan ötürü Amiral Osman gemiyi Singapur'da bırakıp Japonya'ya posta vapuruyla gitmeyi Bahriye Nezareti'ne önermişti. *"Ben Japonya'da bulunduğum sırada Ertuğrul Firkateyni de Cava ve Sumatra'nın Müslüman halkına sancak göstermeye gider"* diye de önerisini ekledi. Onun bu önerisini sarayda Alman Amirali Ştarki de desteklemişti. Ancak, Bahriye Nazırı Amiral Hasan Hüsnü de bu yorumları Sultan II. Abdülhamid'e bildirmemiş ve geminin Singapur'dan Japonya'ya hareket etmesini emretmişti. Gemi de Japonya'ya giderken ilk ikmal yapacağı liman olarak Hongkong'u seçmişti.[91]

Ertuğrul, Singapur'dan 22 Mart 1890[92] tarihinde hareket etti.

Geminin limandan ayrılışının üçüncü gecesi çok şiddetli bir fırtınaya yakalandılar. Çok büyük çabalarla 24 Mart 1890'da geri dönüş rotasına girildi ve deniz arkadan alınmaya başlandı. Ama bu hareket onlara on sekiz saat kaybettirmişti. Fırtına dindikten sonra çok şiddetli yağmur başladı; ardından da dolu yağdı. Fırtına dindiği için yeniden Saygon rotasına yol verdiler. Ertuğrul Saygon'a 29 Mart 1890 tarihinde vardı.

---

91 Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 3, s. 288.

92 O yıllarda yeni yıl mart ayında başlardı.

Ertuğrul'un bu rotadaki seyri hakkında ayrıntılı bilgiyi, gemi komutanı Amiral Osman'ın ağabeyine yazdığı mektuptan olduğu gibi aktarıyoruz. Ancak, bu mektupları bir arada vermeyi uygun gördüğümüzden, tüm mektuplar, **Osman Paşa'nın mektupları** başlığı altında toplanarak iki bölüm sonra yazılmıştır. Sayın okuyucu, bu seyir hakkındaki ayrıntılı bilgiyi 2 numaralı mektuptan okuyabilecektir.

Ertuğrul Saygon'dan 3 Nisan 1890 tarihinde Hongkong'a doğru rota verdi. Seyirin birinci günü olaysız geçti. İkinci günü saat 14.00'e doğru dümenin tutmadığı görüldü. Süveyş'teki dümen arızası giderilmiş, Singapur'da yeniden elden geçirilmiştir. Ters rotaya dönen geminin, dört-beş bin metre derinlikteki Çin Denizi'nin ortalarında tayfuna yakalandığını anlamakta gecikmediler. Fırtınanın merkezine düşmemek için olağanüstü çaba harcadılar. Bu arada bir kısım yelken yırtıldı, bazı direkler kırıldı. Ama fırtına merkezinden kurtuldular. Yeniden Saygon'a dönmeye karar verdiler.

Ertuğrul, 4 Nisan 1890 tarihinde Saygon Limanı'na demirledi. Böylece Çin Denizi'ndeki ikinci tehlikeyi de atlatmışlardı. Tüm onarım ve bakım işleri on dört gün sürdü. 20 Nisan 1890 tarihinde Hongkong'a doğru hareket ettiler. Yine çok şiddetli fırtınayla mücadele etmek zorunda kaldılar ve 26 Nisan 1890 tarihinde Hongkong Limanı'na demirlediler.

Firkateyn burada gereken bakımı görüp kömür de yüklendikten sonra 5 Mayıs 1890 tarihinde Hongkong'dan Nagasaki'ye doğru hareket etti.

Ertuğrul, 22 Mayıs 1890 tarihinde Nagasaki'ye, 7 Haziran 1890 tarihinde de Yokohama'ya vardı.

Seyirin bundan sonrasını Tuğamiral Osman'ın ağabeyi Mehmet Raşit'e yazdığı mektuplardan aktarıyoruz.

Osman Paşa'nın mektupları

Osman Paşa Japonya'ya yaptığı seyir süresince pek çok dostuna ve özellikle de ağabeyi Mehmet Raşit Paşa'ya sürekli olarak mektup yazarak günlük yaşantılarını anlatmıştır. Bu mektuplar bu seyir için en değerli belgeler arasındadır.

Süleyman Nutku, Osman Paşa'nın oğlu olan Osman Bey'i bir ziyareti sırasında bu mektupları görmüş ve yayınlamıştır. Ancak, ne yazık ki, bu mektuplar Deniz Müzesi arşivinde bulunamamıştır. *(Amiral Afif Büyüktuğrul, kitabında bu mektuplardan bir bölümünün Deniz Müzesi uzmanlar dosyasına konduğunu söyler. Fakat bu mektuplara rastlanamamıştır.)* Mektuplar Osman Paşa'nın duygusal iç dünyasını da yansıtmakta; resmi makamlara duyuramadığı acı gerçekleri dostlarına anlatabilmektedir.

Mektup 1

Gemi Komutanı Osman Paşa tarafından kardeşi merhum Mehmet Raşit Paşa'ya yazılan özel mektuplardan[93] olup oğlu

93 Bu mektuplar, Süleyman Nutku'nun yapıtından alınmıştır. Noktalama işaretleri tarafımızdan konmuştur.

Osman Bey aracılığıyla elde ettiğim bu mektuplar için kendisine teşekkür ederim. Bu mektuplar şöyledir:

Çok şerefli kardeşimin yüksek huzuruna

Vefalı kardeşim, yüce efendim hazretleri.

Yokohoma'dan ilk kez olarak geçen hafta yazdığım mektuptan sonra, geçen bir hafta süresince prensler, dışişleri (hariciye) ve bahriye nazırları (deniz bakanı) İngiliz ve Fransız amiralleri tarafından verilen ziyafet; eğitim ve kürek yarışmaları hazırlıkları ile gece ve gündüz uğraştığımdan, az kaldı şu birkaç satırlık mektubumu bile yetiştiremiyordum (yeriştiremiyordum).

İzzet Bey kardeşime (karındaşıma) daha önce göndermiş olduğum mektup oldukça uzun olduğundan, bu mektubun okunması ile de bir nebzecik bilgi alınmış olur. Bu yüzden de bu defalık kusuruma af buyurun kardeşim.

Yarın filika yarışımız var. İki çifte[94] *ile iki beş çifte, bir dört çifte filika gönderiyorum. Filikalardan ümidim çoktur. İnşallah sonucu gelecek hafta yazarım. Sonucun hayırlı olmasını Allah'tan dilerim efendim. Bundan sonra gelecek hafta hareket için (telgraf) telyazı ile izin isteyeceğim. Eğer olumlu cevap alırsam eylül sonuna kadar Japonya'nın öteki dört iskelesinde zaman geçirerek ekim ayının başlangıcından Nagasaki'den vatana doğru yola çıkabileceğimizi umuyor ve bu harekete Allah'ın yardımlarını istirham ediyorum efendim.*

Gemi mürettebatının durumuna dair geçenki mektuplarınızın birinde açıklama isteğiniz vardı ki, cevap için değersiz şeylerle mektupları doldurmaya, bununla beraber merak etmenize de bir neden yoktur. Bunları dönüşte anlattıkça ne garip şeyler öğrenmiş olacaksınız (karındaşım) kardeşim.

Önceki mektubuma, İngilizce olarak yazdığınız karşılıkta, düşünceleriniz ve o konudaki öğütleriniz olduğu gibi yerine getirilecektir. Bu hafta süresince (boyunca), ABD (Amerika) sefiriy-

---

94 **Kik:** Iskarmozları küpeşte dışında, dar ve uzun yarış kayığı.

le, (Harbiye Nazırı'na) Savaş Bakanı'na ve prenslerin ve öteki bir Kont'un konutundaki ziyafete davetli olmadığınızdan, umarım ziyafetlerin de arkası alınmış olacaktır. Çünkü bıkıldı, usanıldı. Ben, aslında abur cubur yiyecek sağlam mideli bir adam olmadığımdan, bunlar hiç hoşuma gitmiyor.

Mabeyn teşrifatçılarından bir mihmandarım var. Her nereye gitsem ardım sıra geldiğini gördükçe "aman efendim zahmet etmeyiniz" gibi sözlerime "yok efendim, İmparatorun emridir, vazifemdir..." gibi sözlerinden ve her yere saray arabalarıyla gönderilişimden artık gerçekten usandım. Başkente gittiğimizde kaldığımız misafirhane saray gibi bir yerdi. Seksen hizmetçi, arabacı, bilmem neci!.. Bunlara ne verilecek, ne yapılacak, bilemiyorum. Pek sıkılıyorum vesselam... Aman kardeşim yukarda söylemiştim; mektubumu uzatmayacağım.

Yokohama
15 Haziran 1890

Mektup 2

Çok sevgili ve şeref sahibi (karındaşım) kardeşimin yüksek huzuruna

Sevgili karındaşım, gerçeği tanıyan hakikatli efendim hazretleri.

Yokohama adresime gönderilen 7 Mayıs tarihli mektuplarınızı geçen hafta Tokyo'da bulunduğum sırada, gazetelerle birlikte aldım. Sonsuz teşekkürlerimi lütfen kabul buyurunuz kardeşim.

Bu mektubum Yokohama'dan gönderdiklerimin üçüncüsü olacak; birincisi ayrıntılı, ikincisi zorunlu olarak kısa olduysa da bu mektubumla, yitirdiklerimi yeniden kazanırım diyerek, uygun bir zamanda, gayretle kalemi elime aldım. Bakalım ne çıkacak?

Resmi yazışmalara (işlemlere) dair Bahriye Nezareti'ne sunduğum iki tane ayrıntılı raporumun tarafınızdan görülmüş (olacağından) olduğunu düşünerek, yinelenmesiyle (tekrarı ile) mektubumu doldurmak istemesem de başka ne bulacağımızı bilemiyorum. Yine de kişisel haberlerim oldukça çok sayfalar doldurabilecek gibi görülüyor.

Kader rüzgârlarının bizlere getirdiklerine bakmayarak, askerlik görevimi iyi bir sonuca ulaştırmak için harcadığım çabalarımı boşa çıkarmayan Ulu Allah, inşallah dönüşü de başarılı kılar. O zaman seyahatimiz boyunca ne kapılara girdiğini ve halini kimselere belli etmeyen ve bugün bir yıla varan seferimiz sırasında çekilen bunca mihnet ve zorluğun hiçbirisine of demeyen karındaşınızın, ne derecelerde üzülüp, süzüldüğünü anlarsınız.

Allah'a bin şükür ederim ki, bugün seyahatimizin son noktasında bulunuyoruz, İnşallah yakın zamanda kardeşlik kucağınıza atıldığım zaman, bana yeniden bir hayat verecek olan dakikayı İstanbul'da (takdis etmek) kutsamak müyesser olur. Şu kelimeleri, anlatmak istediğim bazı düşüncelere ve olaylara bir başlangıç sanmayınız. Amacım olayları yazmak ise de nereden tutturacağımı bilemediğim için orsaboca[95] gidiyoruz. Nitekim Hongkong'dan sonraki seyahatimize ilişkin bir şey yazamadığım şimdi aklıma geldi. Öyleyse oradan başlayayım:

Oraya son derece fırtınalı, soğuk ve yağmurlu bir havada girdiğimizi o zaman arz etmiştim.

Saygon'dan ikinci ayrılışımızdan sonra uygun havalarda üç gün babafingoları[96] bile kullandık. Hongkong'a 80 mil kadar yaklaşmışken bir gece yarısında var kuvvetiyle dalımıza binen poyraz rüzgârını yeyip de 2 mil, 3 mil hızla kıyıları görünceye kadar 13 saat uğraşmıştık. Çektiğimiz unutuldu ise de Çin Denizi'nin geçirdiğimiz bu üçüncü darbesi belleklerde yer etti.

Yağmur, sis, bora sırasında aradığımız, yani Hongkong'dan otuz mil uzakta olan Gobrok Adacığı'nı görene bir büyük armağan vereceğime söz vermiştim... Gemi alabildiğine yalpa ettiği ve güvertede yürümenin çok zor olduğu bu durumda, köprü üstünde bulunan subaylar (hayalat) düşlerle uğraşıyorlardı...

---

95 **Orsa boca:** Geminin, rüzgâr yönüne yaklaşıp uzaklaşarak düzensiz olarak seyretmesi.

96 **Babafingo:** Yelkenli gemilerde direklerin ve gabyanın üstünde bulunan en yüksek parça.

Adacığa beş mil uzaklığın kalmış olduğunun hesaplandığı bir anda, Fenerli Mehmet Bey "gördüm efendim" diye narayı kopardı. Derken biz de gördük... "Hongkong'a salimen demirler isek istediğin bir şeyi almak borcum olsun," dedim. Sonra sekstant[97] istedi; aldım armağan ettim; helal olsun.

Kıyı görmek, fener görmek, ada görmek konusunda herkesten önce görmekte tanınmışsam da, nöbetçileri bir ölçeğe değin uyarmak, onları uyanık tutmak için çoğunlukla, seferimizin önemi nedeniyle az çok armağan, para vaat edip bunları gayrete getiriyorum. Bunun dışında subayların köprü üstünde günlerce süren sohbet ve yarışmalarını dinlemek de eğlencelerimizden birisidir.

Hongkong'da İngilizlerden derin saygı gördüm. Valiye ziyarete gittiğim gün, kaleden atılan toplar ile iyi yetiştirilmiş bir bandonun Osmanlı marşını çalışı ile selamlanışım ve bir bölük Highlander'in[98] karşılama töreni çok görkemliydi.

Saygon'da karşılaştığım sekiz zırhlıdan oluşan Çin Donanması'na, ikinci kez olarak burada da rastladık. Subay ve erleri görülecek şeylerdendir. Oradan ka''ıştan sonra Formoza Kanalı'nı geçinceye değin karşılaştığımız güzel havalarla, denizin ortasında gördüğümüz binlerce Çin balıkçı kayıkları söz etmeye değer şeylerdir. Bunlar o derece fazla idiler ki, hızla yol alan geminin yolunu sekiz-on kerte değiştirmeye gerek görür ve bazen de durdurmak zorunda kalır(dık)yorduk.

Formoza'yı geçip de Nagasaki'ye doğru yol verildikten sonra hava acayipleşti. Bir gece, esen rüzgâr karar kılıncaya kadar köprü üstünde kaldım. Ancak saat 20.00'da iskele baş omuzluğundan[99] dönerek karayelde karar kıldı. Yan yelkenleri yaptırarak aşağıya indim. Sabahleyin havanın kötüleştiği ve geminin denizi sökemediği

---

97 **Sekstant:** Gök cisimlerinin ufuk ile aralarındaki açısal yükseklikleri ölmeye yön saptamalarında kullanılan yansıtmalı aygıt.

98 Törenler için özel olarak yetiştirilmiş bir İskoçyalı birlik.

99 **Bocalamak:** Geminin rüzgâra karşı gidemeyip yalpalaması, rüzgâr tarafından sürüklenmesi. Şiddetli fırtınalarda dalgalara karşı ilerleme olanağı ortadan kalkınca uygun bir fırsat kollayıp ters rotaya dönerek rüzgâr ve denizi arkaya almak.

haberi geldi. Yukarı çıktığımda etrafı pek fena buldum. Koca Ertuğrul başından esen rüzgârı sevmiyordu. Biraz daha devam ettiysek de durum daha da kötüleşti. Kömür tüketimi, hesaplarımıza uymadı. Çin'in Foçu tersanesi olan (daha önce Fransızlar topa tutmuşlardı.) Men Irmağı ağzındaki limana kırk mil uzaklıktaydı; oraya bocaladık. Ardından rüzgâr öyle bindirdi ki yarım saat önce iki mil gidemeyen Ertuğrul, floklar[100] yan yelkenleri ve pruva gabya[101] üzerinde olduğu halde bizi limana attı. Orada on gün bekledik. Nehirden yukarı gitmedik. Nuri Bey'i kömür için Pagoda dedikleri Çin bölgesine (memleketine) gönderdim. Çin amirali oradaydı. Kendisine bir mektup yazmıştım. Yardım için aracı olmuş. Beş gün içinde bir Çin gambotuna bağlı olarak iki yüz ton kömür getirdi. Gambotun kaptanına uygun bir armağan verdim. Nuri Bey'in o hizmeti de teşekküre değer idi; o'nu da ödülsüz bırakmadım. Fırtınalı hava beş gün devam etti. Hatta o zaman Formoza Kanalı'nda iki geminin kaybolduğu haberini aldım. Onuncu gün uygun havada kalktık. Nagasaki 650 mil uzaklıktaydı. Bu seyir de çok sıkıntılı geçti.

Şimdi gözümün önünde bulunan mektubunuzda lütfen tebrik ettiğiniz Şeker Bayramı'nın birinci gecesiydi ki, gayet iri pruva denizlerine saplanıyorduk. Günlerce devam eden salıntılara bayramın üçüncü günü Nagasaki'ye girmekle son verdik. Hongkong'a girdiğimiz havanın aynısıydı. (Hongkong'da geçirmiş olduğumuz hava ile bu seyirde karşılaştığımız hava birbirinin aynıydı, e.m.).

Seyir sürerken şafakla birlikte kıyıları ilk gören ikinci bölük teğmeni (mülazimi) bahşişini almak üzere kamarama (inmişti) gelmişti. Lirasını verip köprü üstüne çıkarak, Japonya'nın zümrüt renkli, doyumsuz manzaralı dağlarını gördüm.

Burada karşılaştığım İngiliz ve Amerikan amiraller ve kale ile de top atışlarıyla selamlaştık. Dört gün süre ile kömür atarak beşinci

---

100 **Flok:** Yelkenli gemilerde pruva direği ile cıvadıra arasına açılan üçgen yelkenler. Ticaret gemilerinde istanca da denir.

101 **Pruva gabya:** Gabya, üç direkli yelkenli gemilerde, ana direkle babafingo arasındaki dört köşeli ikinci yelkendir. Pruva gabya ise, pruva direğinin gabya yelkeni demektir.

gün içdeniz yoluyla 390 mil uzakta olan Kobe Limanı'na indik. Burası gayet güzel ve bir kısmı Boğaziçi'ni andıran emin bir yoldur. Akıntısı bazen yedi mile varıyorsa da biz akıntının az olduğu bir dönemde geçtik. Üç yerinde dar geçitler vardır.

Sürekli olarak yedişer mil çiğneyerek Kobe'ye bir karanlık gecenin saat üçünde demirledik. Burası Japonya'nın önemli bir kentidir.

Yokohama'ya 350 milimiz kalmıştı. Burada geçirdiğimiz bir hafta süresince gemiyi tertemiz yaptık. Palavra güverte[102]*, borda*[103]*, arma ve filikaları en halis ve parlak boyalarla boyandı. O günlerde imparatorluk sarayı teşrifat müdüründen buraya varışımızı kutlayan bir telyazı aldım. Yokohama'ya varış günümüzü soruyordu. Bu çok zor bir soruydu. Çünkü yolda pruva rüzgârlarına denk gelirsek günlerce oyalanabilir(iz); belki de geri dönebilir(iz)dik. Yine de zamanı belirledim. Buna göre harekete gayret ederek, dediğimiz saatte Yokohama önüne vardık. Stimbotlarla karşılamaya çıkmışlardı. Gelen heyetin başkanı, İstanbul'da prens ile beraber bulunan teşrifatçıydı. İlk sözü: "Bir düzenli işleyen posta vapuru da bu kadar doğru olabilir" oldu.*

Sözün kısası önceki mektubumda arz ettiğim gibi varışımızın üçüncü günü trenle bir saatlik uzaklıkta olan başkente, yani Tol· 'o'ya gittim. Reşat Bey'i de yanıma aldım. Saray teşrifatçılarından İngilizce bilen bir mihmandar tayin ettiler. Bize de saray gibi bir yer gösterdiler.

Bu sarayda arabalar, uşaklar, hizmetçiler (kıyamet kadar) o kadar çoktu ki!.. Odadan dışarı çıktığımda kime rastlarsam geleneklerince hemen namazda rükûa varır gibi bellerini büküp içlerine çekiyorlar.

İmparatorluk sarayında, imparator ve imparatoriçeyi görüşüm ve nişan takdim edişim; ziyaretlerim, gazetelerde elbet basılmıştır. Onun için sözünü etmekten kaçınıyorum.

İngiliz ve Fransız amiralleri gemilerine davet ettiler. Yarın akşam yine İngiliz amiralin yemeğine davetliyim. Fakat buradaki İngiliz

---

102 **Palavra güverte:** Genellikle, posta vapurlarında üst güvertenin altında bulunan güverteye verilen ad.

103 **Borda:** Bir gemi güvertesinin su üstünde kalan yan bölümü.

milleti ve özellikle de gazetecilerin kıskanç bakışlarına hedef oluyoruz.

Ziyafetlere son verdik. Bu süreye kadar dokuz ziyaret oldu ve subayları sıra ile götürdüm. Çevreyi görmeye zamanım bile olmadı.

Sarayı, sergi salonunu, silahhaneyi, tüfek fabrikasını ve ahırı gezdik. Anlatılacak çok şeyler gördük. Her seferinde üçer dörder gece kalmak üzere Tokyo'ya üç kez gittim. Artık bundan sonra geri dönmek için vedadan başka gitmeye mecburiyetim kalmadı.

Subay ve erlerimizin, terbiye ve disiplinlerinin övgüsünü duymakla gururlanıyorum. Hatta Tokyo'da Rusya elçisi, Alman elçisi, beni defalarca tebrik ettiler.

Gelelim yarış konusuna... Geçen seferki mektubumda yarışa gideceğimi ve sonucunu bildireceğimi belirtmiştim. İki beş çifte, bir dört çifte filika ve bir iki çifte kik ile belirlenen günde yarış yerinde yerimizi aldık. Yapılan davet üzerine beraberime lisan bilenlerden yedi-sekiz subay almıştım.

Birinci yarış kiklerindi. Bizim kikin yerini gösterdiler. Bizimkiler bir de ne görsünler! Japon, İngiliz ve Türk olmak üzere on kik yarışa girecek ve bunlardan en azı da üç çifte değil miymiş?..

Bu işin haksız olacağını çünkü sekiz kürekli bir kik ile dört kürekli bir kikin yarış edemeyeceğini anlattık. Cevap olarak "Evet efendim hakkınız var, ama sizin kike yüz yirmi saniye mühlet vardır, birinciden iki dakika sonra gelirse kazanır," dediler. "Adam... Haydi kaçmayalım bakalım," dedik.

Askere bir gayret verdim... Mehmet Bey dümendeydi. Sekiz kürekli kiklerden yüz on saniye sonra geldiler.

İngilizler "90 saniye mühlet vardı," deyince, "Daha önce bu işin böyle olacağını bilseydim göndermezdim," dedim. Bunun üzerine hem utandılar hem de cesaretleri kırıldı.

İkinci yarış yalnızca filikalarla yapılacaktı. İngiliz ve Japonların yedişer ve altışar çifte olduğu halde bizim ikinci yarışta bir tane dört çifte ve bir de beş çiftemiz vardı.

Yerlerini alıp on iki filika birden koyverdiler. Yan yoldan dönen Japon yedi çiftesi birinci geldiyse de hile yaptığı için sayılmadı. On bir filikanın önünde bizimki geliyordu. Hemen yakınında da Elefterini adındaki Amiral gemisinin filikası vardı. Hizaya yaklaştığında bizim beş çifte, o kadar hızla ilerledi ki İngilizleri alkışlamaya hazırlanan sinyorlar ellerini arkalarına bağlayıp, "Devil Turks" yani "şeytan Türk" diyorlardı.

Bizim filika bitiş çizgisini geçtiği halde tüfek atmadılar ve kıyıdan "alma"[104] *diye elleriyle işaret ettiler. Serdümen de "tamam" diye "alma etti". İngilizler bundan yararlanarak bizim filikanın hizasına gelince iki tüfek birden attılar. Sebebini sordum: "Sizinkiler iyi geldi ama ne yazık ki tüfek atılmadan alma ettiler," deyince, kahkaha ile güldüm.*

"Çok yazık Amiral, alma etmeseydiler birinciydiler," dediler. Bendeniz de "Biz kavga ile yarışmaya gelmedik, zararı yok... Biz gördük yine de... Bizim için bu kadarı da yeterlidir. İngilizler de güzel çekiyorlardı..." dedim.

Daha sona, beş çifte ile üç İngiliz filikasına gelince bizi kabul etmemeye karar vermişler. Komitenin kâtibi geldi, kızararak "Amiral, müsaade ederseniz bu defaki yarışta İngiliz filikaları yalnız gitmek için iddia etmişler, sizinkiler dahil olmasın," deyince "Ne zararı var, sizinkiler altı çiftedir, bizimkiler geçer ise mükâfatı ikinci gelen alsın; sizinkiler geçer ise fazla olarak ben de mükâfat takdim ederim," dedim. Cevap veremedi. Gitti.

Sonra "Imperiyent" adındaki amiral gemisi kaptanı miralay geldi. Bana şunları söyledi: "Amiral bizim asker diyor ki; eğer Amiral, filikasını mutlaka bizimle yarıştıracak ise yarın başka bir yerde özel olarak yarış edelim. Bugün kendi kendimize gidelim. Onun için müsaade edersiniz zannederim." Bunun üzerine ben de "Pekâlâ, ben mutlak İngilizleri geçeceğim diye yarış etmeye gelmedim. Mademki cesaret edemiyorlar göndermem," dedim.

---

104 **Alma kürek:** Kürek çekmeyi durdurup kürekleri puta durumuna getirerek beklemek için verilen komut.

Üçüncü yarışı aralarında yaptılar. Filikaların gelişinden anladım ki, bizimkiler katılsaydı kesinlikle birinciydi. Bunu kendileri de söyleyerek kürekçilerimizi ve filikalarımızı övdüler.

Ertesi gün gazeteler, Türklerin kiki üçüncü geldi. Filikası da İngilizlerle beraber geldi diye ilan ettiler.

Buna göre, hiç ödül almamamız gerekirken filika için birinci geldi demeye utandıklarından, kik içindir diyerek, gemiye on dolar ödül gönderdiler. İşte böylece yarış konusuna son verildi kardeşçiğim.

Saatin sabaha karşı üç olduğunu, şimdi vardiya[105] *bağırdı. Demek ki, iki saattir yazıyorum.*

Hava fena, gemi güzelce baş-kıç[106] *vuruyor. Yatmak zamanı geldi. Kalanı yarın yazarım. İnşallah bu gece sizleri rüyamda görür de boynuna sarılırım.*

Ah! Karındaşçığım! Sabah oldu, rüyamda sizi göremedim. Gönlüm bu hava gibi gamlı olduğu halde yine kalemi aldım... Bu akşam İngiliz amiraline davetliyim.

Singapur ve Saygon'da iki kez karşılaştığım Fransız amirali buraya da gelerek on gün kadar oturduktan sonra gitti. İlişkilerimiz çok iyidir. Koca ihtiyar, gemiye geldikçe "Oğlum Amiral, ben bu ihtiyarlığımla seni ziyarete ĝeliyorum da, sen benimle yemeğe gelmiyorsun," diyerek, iki kez davet etti. Fransızların bütün subayları son derece de dost ve nazik idiler. Bir gemileri hemen bordamızda yatıyor. On dört temmuz'da resmi bayramlarını kutladıktan sonra kalkacak.

Gemide bir ziyafet düzenleyemediğime üzgünüm. Başlıca eksiğimiz yemek takımıdır.

Bahriye gazetesinde yer alan Ertuğrul mektubunu yazanı bulamadığıma şaşırmayın. Sordukça herkes korkuyor, bir şey zannediyorlar. Yine de yazan topçu yüzbaşısı Celal Efendi'dir. Ben zaten böyle münasebetsiz şeyler yazacaklarına, seyahatimize ait ilme dair şeyler yazmalarını daha önce tembih etmiştim. Örneğin Çinlinin

---

105 **Vardiya:** Gemilerde birbirini izleyen dörder saatlik nöbet.

106 **Baş-kıç vurmak:** Bir geminin denizlerin etkisiyle başı ve kıçı üzerine inip kalkması.

evini tarif etmiş de askerini, zırhlısını tarif etmemiş! Kahveyi tarif ediyor da kaleyi yazmıyor! Yorum bu ya!..

Karşılaştığımız bunca gemilerle karşılıklı olarak yapılan merasime dair hiçbir şey yoktur. Bir aydır geri dönüş için emir ve para bekliyorum. Kanımca bu günlerde gelebilecek.

Tahminime göre eylül sonunda Japonya'nın son limanından Hongkong'a hareket edeceğim. Zira o dönemde lodoslar devam ediyor. Pruva rüzgârlarına karşı gemimizi denedik. Ne kadar çabalanırsa çabalansın yararsız olacağı anlaşıldı. İnşallah poyrazın önüne düşersek sıkıntı görmeyiz karındaşçığım.

On beş günden beri Japonya'da kolera baş gösterdi. Karşılaşmadığımız bir o kalmıştı. Şimdi daha önce uğradığımız Nagasaki'de hüküm sürüyor. Burada daha bir belirti yoksa da, bugün yarın bekleniyor... İhtiyatlı davranıp şimdiden önlemler aldık. Allah'ın koruyacağına eminim. Bu bilginin duyurulmayacağına temenniye gerek yoktur, efendim (ev halkına duyurulması istenmiyor olsa gerekir e.m.)

Ek:

Bu uzun mektubu bitirdikten sonra 16 Mart 1890 tarihli mektubunuzu hürmetle aldım. Beraber gönderildiği yazılan gazeteler de memnuniyetle elimize geçti. Beklediğimiz paranın gönderildiği haberi de bu gece alındı. Kalkış gününü tayin edemezsem de, inşallah iki haftaya kadar dönüşe başlayabileceğimi Allah'ın yardımından bekliyorum.

Bugün Tokyo kentine gidiyorum. Yarın sabah serginin ödül dağıtım ve kapanış töreninde bulunacağım. İmparator hazretleri de gelecekler. İngiliz, Fransız ve Amerika(lı bahriyeliler) davet edilmediği halde, bendenizi davet ettiler.

Herkesin sağlık haberine pek memnun oldum. Gelecek hafta inşallah yine yazabilmek duasıyla şu şükran duygularımın ilavesinin de buracıkta sona ermesine müsaadelerinizi rica eder ve herkese selamlarımızın tekrarıyla iki gözlerinden öperim karındaşım.

Yokohama 29 Haziran 1890

Amiral Osman'ın başka bir mektubu:

Mektup 3

«Kardeşim, canberaberim, izzet sahibi, iki gözüm karındaşım efendim hazretleri!

Bundan iki hafta önceki posta ile şimdi bulunduğumuz Nagore adlı karantina yerinden gönderdiğim mektubum, o tarihe kadar birbirini izleyen sevinç ve şükranla aldığım dört mektubunuza cevaben yazılmıştı. O günden beri de temmuz (4, 9, 16, 17) tarihli öbür dört mektubunuzun, içine düştüğüm güç şartlar arasında kalbimi ne kadar rahatlattığını; ve sağlık haberlerinizden ne kadar sevinç duyduğumu tarif edemem efendim.

Yola çıktığımız sanılarak, Nagasaki'ye yazılan bu mektupların ikisi gazeteler ve salname ile beraber Yokohama'ya gönderilmişti.

Kardeşim; yazılı haberlerden Mehmet Selim[107] *memuriyetiniz hakkındaki görüşlerim bundan önceki mektubumda belirtilmiş olduğundan, tekrarına gerek görmeyerek hakkınızda hayırlısını temenni ederim.*

Tebrik buyrulan Kurban Bayramı için bir şey yazamadığıma elbette üzgünüm. Fakat bir büyük felaket içinde geçirdiğimiz şu üçüncü bayram nedeniyle, gemideki subayları ve erleri bile tebrik edemedim. İçinde bulunduğum güç şartlardan, bu konudaki üşengeçliğimden dolayı kardeşinizi mazur göreceğinizi umarım. Bu nedenle temenni ve dualarım ailemizin nice nice mesut günler görmesine yönelik olmakla, o sırada bir kaç satır şey yazamamaktan kaynaklanan üzüntülerim hafifleyebiliyor.

Evet kardeşim, Allah'ın hikmeti, geçen seneki Süveyş'te geçirdiğimiz Kurban Bayramı sırasında uğradığımız kaza yüzünden çektiğim bunca sıkıntı ve zorluklarla, bayramın nasıl geçtiğini anlayamadığım gibi, bu seneki Ramazan Bayramı da, Nagasaki'ye doğru Hongkong'dan ayrılışımızdan sonra geçirdiğimiz sıkıntılı

---

107 **Mehmet Selim:** Mektupta adı geçen *Mehmet Selim* bir okul eğitim gemisidir. Bu gemi hakkında geniş bilgi "dördüncü bölümde" verilmiştir.

ve denizli seyir süresince sürmüştür. Artık üçüncü bayramımızı da Yokohama'da karşılamaya hazırlanmışken, kolera gibi bir büyük belaya yakalanarak, otuz üç gün devam eden karantina hapishanesinde geçirildiğinden, bu konuda Allah'ın hikmetine (hayret içinde) şaşırdım kaldım.

Çok şükür uğradığımız belaların hepsi az ya da çok zorlukla atlatılmakta ise de, artık bundan böyle bu gibi kazaların ortaya çıkışının mürettebatta ne gibi etkiler yapacağını bilemem.

Geçen haftaki posta ile Bahriye Nezareti'ne, geçirdiğimiz bulaşıcı hastalık hakkında gerekli bilgi verilmiş olduğu gibi, ondan önce de hastalığın hamdolsun savuşturulduğunu sizlere yazmıştım. Bu gün de çok şükür üç haftadan beri koleradan ne hasta ve ne de ölüm olmadığını tam bir şükranla arz ederim.

Hastalık sırasında İstanbul'a dört-beş telyazı da yazmış ve ölenlerin on üç ve hastalananların otuz yedi kişiye varmış olduğunu bildirmiştim. Şu azıcık (zayiatla) kayıpla, gemide sağlık durumu da düzelmiş ve kalkışa hazırlanmış iken, ikinci kez olarak uğramak zorunda olduğumuz Kobi ya da Hiyogo adlı yerde, hastalık birdenbire şiddetlenince kalkış yine ertelenmişti. Halbuki Yokohama'daki salgın iyiden iyiye bulaşmış olduğundan her ne kadar yedi mil uzakta karantinahane önünde isek de, kırk beş günden beri insanlarla temasa cesaret edemiyoruz. Aslında ekim ayı da yaklaştığından kalan on beş günlük süreyi de yelkenle ağır ağır iç denizde geçirmek üzere üç güne kadar kalkışı tasarlamışsam da, yardımı Allah'tan dilerim.

Salgın bölgelerine (bulaşık mahallere) gitmeme(kleğimi)miz hakkındaki (nasihatinize) önerinize teşekkürden başka diyeceğim yoktur kardeşim. Fakat gemimizin hız ve öbür özellikleri bakımından, bunlardan kesinlikle birine uğramadıkça Hongkong'u tutabilmek ihtimalden uzaktır. Bundan başka burada da uzun süre kalmaktan doğan dedikodu ve içerideki güçlükler ister istemez tehlikeyi hükümsüz bırakmıştır.

Şu kadar diyebilirim ki, şu geminin kıç kamarasında bulunmak şerefi benden başka kimseye nasip olmuş olsaydı, bu ana kadar

geçen olaylara karşı her şeyi göze alarak ya firar ya da intihar ederdi.

Allah göstermesin, her şeye bu ana kadar nasıl sabır ve metanetle tahammül ettiysem bundan sonrasına da yine o zeminde hareketi saadet ve selamet yolu sayıyor ve zerre kadar ümitsizliğe düşmeden, sabır ve sessizce üç gün içinde geri dönüşe cüret ediyorum kardeşçiğim.

Cemil Bey ve ötekiler benden bir hafta önce yazmış olmalılar. Çünkü herkesin gemiyle ilgili olan görevi sözde mektup yazmak ve limanda gezmekten ibaret görünüyor. Bendeniz, vardığımız gün misafir kabul etmek, ziyarete gitmekle uğraştığımdan bir şey yazamadığım gibi Tokyo kentine gitmek zorunluluğuyla da oradan dönüşe kadar bir şey yazamadım. Bu nedenle mektuplarım (fotoğraflarla birlikte) sonraki postaya kalmış oldu. Bu konuda üşengeçlik göstermemeye de çalışıyorum.

Yazdığım mektupların sayı, cins ve içeriğine bakılırsa bir-iki (kâtibin) yazıcının yazacağı şeyler olmadığı teslim buyrulur. Kabul ediliş biçimimiz hakkındaki uzun ve ayrıntılı resmi yazışmaların başkalarına temize çektirilmesi komutanlık anlayışıma, özellikle de kişiliğime aykırı olduğundan, artık haftalarca bu yüzden çektiğim sıkıntılar belki de bu gibi kusurlarıma yol açıyor kardeşçiğim. Yoksa önem vermemek ve hâşâ hatırlamamak gibi bir suçlamayla bu aciz kardeşinizi kınamayacağınızı da biliyorum. Her limanda bir-iki satır bir şey yazabilmek canıma minnettir. Bu ana kadar nasıl yaptıysam inşallah geri dönene kadar da o yolda devam edebilmeye çalışacağım. Şark vapuru ve Ermeni olayları büyük üzüntü yarattı. Allah gemilerimizi ve ülkemizi o gibi belalardan korusun. Şevket Bey'in şanssızlığına çok acıdım.

Kolera her zaman olduğu gibi bu kez de, Japonya'ya Şanghay'dan gelmiştir ve orada da pek şiddetle hüküm sürmektedir. Bu yüzden oraya uğramak akıl işi değildir, Allah mecbur etmesin. Hongkong'da da salgın olduğundan söz ediliyorsa da, buradan ancak bir ayda oraya ulaşmayı düşündüğümden, inşallah gidinceye kadar bir şey kalmaz kardeşim.

Sabah gazetesindeki Fransız mektubunun çevirisinde bir tuhaflık var... Fransızların oradaki gerçekten iyi karşılanmalarından daha önce söz etmiştim. Fakat (gazetelerdeki yazıda e.m.) *danslardan falan söz edilmiş; pek hoşuma gitmedi.*

Japonya'nın durumundan söz etmeğe fırsat bulamadığıma da üzgünüm.

Fakat öyle yazı ile anlatılacak şey olmadığından inşallah görüştüğümüzde anlatırım efendim. Şu kadar söyleyeyim ki, tuhaftır Japonyalılar bizi pek sevdiler. Bu durum İngilizlerde kıskançlığa yol açtı ve gazetelerine yazdıktan makalelerle, İngiliz gazetelerinin yine hakkımızda birtakım anlamsız hezeyanlarına neden oldular.

İngiliz gazete muhabirlerinden birisiyle olan konuşmamızda, Japonya'dan memnun olup olmadığım sorusuna şöyle cevap verdim; "Eğer yerli İngiliz gazetelerinin hakkımızda yazdıkları anlamsız makaleleri görmemek şerefine nail olsaydım memnuniyetim pek ziyadedir diyebilirdim. Yine de bu gibi yazıları üzüntü duyarak görmediğimizi ve gazetecilerin bu tür tavır, davranışlarına her yerden alışık olduğumuzu öğrenebilirsiniz." Bunun üzerine, koleranın ortaya çıkışından bir gün önce gemide görüşme yapmayı arzu etmiş ve ertesi gün de oldukça anmaya değer bir yazı yayınlamıştı. Ne çare ki kolera belası yüzünden onu göremedim. Ondan başka bir şey de yazılmadı.

Kardeşim, buraya varışımızdan önce gazeteler, adım geçtikçe "meşhur Pilevne kahramanı Osman Paşa'nın oğlu" sözlerini de bir ayraç içine alıyorlardı. Bunun doğruluğunu merak edip soranlara "yanlıştır" diyorum.

Tokyo'da yabancı devlet elçilerine yaptığım resmi ziyaretlerde oranın ehemmiyetli elçilerinden bulunan Rusya elçisiyle uzun ve gayet meraklı bir görüşme yaptım. Ayrılırken kapıya kadar uğrayıp elimi sıkarak Fransızca olarak şunları söyledi: "Aziz Amiral, görevinizi başarıyla tamamlamanız, pederiniz Osman Paşa hazretlerinin namını bir kat yücelttiğinden dolayı sizi tebrik eder ve böyle büyük

hizmetler görmüş bir aile evladı ile bu günkü görüşmemi bahtiyarlık sayarım." Durumu düzeltmek için elçiye dedim ki: "İltifatınıza çok teşekkür ederim. Her ne kadar Mareşal Osman Paşa hazretlerinin oğlu değilsem de, Sinop'ta vatanına aynı hizmeti gören Amiral Osman Paşa'nın torunuyum." Bunun üzerine şaşkın bir halde tekrar elimi sıkarak, "O halde büyük yanlışlık etmemişim, çünkü büyükbabanızı da aynı hürmet ve saygı ile anar ve bu şerefle de sizi tebrik ederim," dedi. Sonra birkaç sefarette daha karşılaştım. Bu konuşmamızı anlatmadık kimse bırakmadı.

Bunun gibi garipliklerle çok karşılaştım. Aslında burada söz edilmesine gerek olmayan bu konu, İngilizlerin ahlakından açılmıştı. Anlamlı bu büyük seyir süresince tanıştığım İngiliz ileri gelenleri arasında, Singapur, Aden ve Hongkong valileriyle, Amiral Sör Salamon'dan başka, bir insan (iyi niyetli, dürüst, samimi birisi olduğunu anlatmak istiyor, sanırım. e.m.) *İngiliz göremediğime şaşırıyorum.*

Artık sözü edilmeye değer bir şey kalmadı kardeşim. Düşünemediğim kadar mektubu uzattık. İnşallah üç gün sonra buradan kalkarak ve eylül sonunda Japonya'yı terk ile Hongkong'a doğru yol alarak geri döneceğime ve uğradığımız yerlerden de yazmaya gayrette kusur etmeyeceğime söz veririm.

Herkese pek çok selam. Bütün kalbimle ellerinden ve çocukların gözlerinden öperim. Bilhassa sizin ellerinizden ve gözlerinizden öperek başarımızı ve kavuşmamızı bütün kalbimle dilerim. Emir ve irade sevgili kardeşimindir efendim.

Eylül, yıl 1890 Nagora

Not: Bu mektubum elinize geçtikten sonra yazılacak inayetnamelerinin Kolombo'ya yazılması uygundur kanısındayım kardeşçiğim; sağ var olunuz."

İmparatorluk Sarayı'ndaki tören hakkında CERİDE-İ BAHRİYE dergisinde yazılanlar (CERİDEİ BAHRİYE: Sene 2 - No. 30, 24 Temmuz 1306, 5 Ağustos 1890)

Ertuğrul Gemisi Komutanı Osman Paşa'dan Nezaret Makamına gelen yazıdır.

Yokohama'ya geldiğimiz gün bizi karşılayan Saray Protokol Müdürü M. Manomiya ile görüşülerek telle de arz edildiği gibi nişan ve diğer armağanların imparatora sunulması için kabul tarihi kararlaştırılmış –11 Haziran 1890 Çarşamba– ve bir gün önce Tokyo'ya gelinerek imparatorun emriyle hazırlanmış olan özel daireye yerleşilmiştir.

Gelişimizin imparatora arzından, kabul töreninin cuma günü akşamı yapılması uygun görülmekle evvelce adları istenilerek sayısı belli edilen ve törende refakatimde bulunacak olan subayların belirtilen günde hazır bulunmaları için gerekli önlem alınmıştır.

Bu süre içinde Tokyo'daki yabancı devletler temsilcileri ziyaret edilmiş ve cuma günü öğleyin büyük üniformalarıyla Yokohama'dan trenle bir saat uzaklıkta bulunan başkente getirtilen subaylarımızın gelişinden sonra, nişan dışındaki armağanlar akşama doğru bir özel memurla saraya gönderilmiş ve gruba yarım saat kala da özel olarak hazırlanmış olan saray arabalarına binilerek İmparatorluk Sarayı'na gidilmiştir.

Olağanüstü bir saygı gösterilerek kabul salonuna alınıp, orada bizleri bekleyen saray ileri gelenleriyle tanışılıp bir süre konuşulduktan sonra çıkan emir üzerine imparatorun huzuruna çıkılmıştır.

İmparatorun arzuları üzerine huzurlarında Türkçe olarak okunan ve örneği ilişikte sunulan söylevin Fransızca tercümesi daha önce kendilerine sunulmuştur. Söylevin bitiminde padişahımızın iki mektubu ve beratıyla birlikte imtiyaz nişanını alan imparator, iki devlet arasındaki dostluk ve iyi münasebetlerin sonuna kadar devamı ve artmasından memnun iken bu kez bir nişanla onurlandırılması ve lütfettiği mektupların Yokohama'da sancağını dalgalandıran

bir savaş gemisi ile gönderilmiş olmasına sevincini belirtmişler ve bu duygularının ayrıca tel ile de padişaha iletileceğini söylemişlerdir. Bundan sonra kendilerinden alınan izinle refakatimdeki Süvari, süvari yardımcısı, II. kaptan, barçarkçı, baştabip ve Kd. Yüzbaşı Reşat kendilerine tanıtılmış ve bundan sonra huzurdan çıkılmıştır.

Başka bir salonda imparatoriçeye de takdim edilip Japonya'ya ilk kez gelen Osmanlı Devleti'nin bir savaş gemisinin padişahımızın saltanat dönemine rastlamasından doğan memnunluk ve bunun daha nice başarıların ilki olması dileklerinden sonra tekrar kabul salonuna dönüşümüzde, Genel Protokol Nazırlığı aracılığıyla bana (Sulilövan) nişanının büyük kordonu ve refakatimdeki subaylara da aynı nişanın üçüncü ve daha sonraki rütbeleri hediye edilmiş ve akşam yemeğine imparatorun davetlisi bulunduğumuz söylenmiştir. Başka bir salonda hazır bulunan prensler ve yüksek devlet memurlarıyla bir süre görüşmeden sonra imparator, imtiyaz nişanını takmış oldukları halde salona şeref vermeleriyle sofraya oturulmuştur. İki saat kadar devam eden yemekte, imparator kendisine armağan edilen nişandan duyduğu memnunluğu tekrar belirtmiş ve amcasının İstanbul'u ziyaretinde padişah tarafından kendisine gösterilen çok yakın ilgiden esasen padişaha teşekkür borçlu olduğunu anlatmıştır. Kendisine tercümanlar aracılığıyla gerekli karşılıklar verilerek iltifatlarına teşekkür olunmuştur.

Yemeğin bitiminde istirahat salonuna geçilmiş ve imparator, beni özel olarak huzurlarına kabul ve Osmanlı Ordu ve Donanması ve Japonya'ya kadar gezimize ilişkin sorular sormuş ve padişahımızın armağanları dolayısıyla Osmanlı güzel sanatlarının gelişmesinden takdirlerini ifade etmiştir. Yarım saat kadar devam eden bu kabulden sonra törenle uğurlama yapılarak özel dairemize gidilmiştir.

Ertesi gün imparatorluk hanedanına mensup prenslerden dördü resmi surette ziyaret edildikten sonra Yokohama'ya dönülmüş ve program gereğince, gemi subay ve ederinden uygun bir miktarı ile Tokyo'ya gelinerek Prens Komaço'nun komutası altındaki hassa –Saray Muhafızları– askerinden 4 piyade alayı, 2 süvari bölüğü, 3

batarya topçu ve bir istihkâm bölüğünün geçit törenine gidilmiştir. Geçit töreninde görülen düzenden dolayı gerekenler kutlanmış ve tören komutanına ayrıca teşekkür edilmiştir. Bundan sonra yine imparatorun emirleriyle Bahriye Nezareti tarafından düzenlenen ve bir binbaşı rütbesinde prens ile ferik ve liva rütbelerinden dokuz amiral ve Japon savaş gemileri süvarilerinin davetli bulunduğu öğle yemeğine gidilmiş ve akşam yemeği de Prens Komaço'nun davetlisi olarak yenmiştir.

Bunu izleyen günlerde yabancı elçilikler ve mevcut yabancı devletlere mensup gemilerin, amiralleri tarafından birçok davetler alınmış olup gördüğümüz ilgi şanımızın üstündedir. Özellikle imparatorun emriyle refakatime verilen, Saray Protokol üyelerinden Bay Niva bir an yanımdan ayrılmamaktadır.

Bilgilerinize arz. 8 Haziran 1306 (20 Haziran 1890)

ERTUĞRUL Gm. K
Osman Emin

ERTUĞRUL Gm. K. Mirliva Osman Paşa'dan Bahriye Nezaretine gelen telyazı örneğidir

Hepimizin sağlığı yerinde olup, inşallah gelecek hafta hareket olunabileceğini arz ederim. 1 Eylül 1890 - Yokohama

Başka tel yazısı örneği

Yarın değil öbürsü gün, hareket edileceğini arz ederim. 13 Eylül 1890.

CERİDEİ BAHRİYE: *Bu hesaba göre ERTUĞRUL Firkateyni dünkü Pazartesi günü (15 Eylül 1890) İstanbul'a doğru Yokohama'dan hareket etmiştir.*

Ve Ertuğrul'un parçalanışı...

Ertuğrul 22 Mayıs 1890'da Nagasaki'ye, ondan sonra 7 Haziran 1890 tarihinde son durağı olan Yokohama Limanı'na

ulaşmıştı. Gidiş dönüş için süre 6 ay olarak tasarlanmıştı. Halbuki Yokohama'ya varış için geçen süre 11 ay olmuştur. Bu süre yolculuğun ne denli güç koşullar altında geçtiğini göstermekle birlikte, İstanbul'da Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü üzerinde o denli etkili olmamıştır.

13 Haziran 1890 tarihinde Osman Paşa, İmparator Meiji'nin huzuruna çıkarak, padişahın mektubunu, nişanı ve öteki armağanları sundu. Gerekli temas ve incelemelerden sonra dönüş hazırlığına başlamış 14 Eylül 1890 tarihinde Japon yetkililerin ısrarına karşın yola çıkmıştır. 16 Eylül 1890 gecesi de kayalıklarda parçalanmıştır.

Ancak Osman Paşa, daha Sigapur'dayken dönüşün tehlikeyle dolu olduğunu belirtmiştir.

Osman Paşa İstanbul'a gönderdiği raporda şu görüşlere yer vermişti: Dönüşte güney rüzgârının esme dönemine rastlamanın ötesinde, ekim ayına kadar tayfun mevsimi bulunduğundan, değil Aden'e, Singapur'a bile dönmesi *Ertuğrul* için zor ve tehlikelidir. Öyle ise Japonya'nın Uraga, Hyogo ve Nagasaki, hatta Çin'in Şangay gibi limanlara uğrayarak, oralarda birer ay oyalandıktan sonra, o zaman esmeye başlayacak uygun rüzgârla dönmesi daha uygun görünüyor. Bu adı geçen limanlarda birer ay kalmak istenmesinin nedeni ise, Japonya'da bir yerde uzun kalınca Singapur'da olduğu gibi, asılsız dedikoduların nedeni olabileceğinden dolayıdır.[108]

Bahriye Nezareti, bu konuyu 11 Haziran'da Mabeyn'e arz etti. 14 Haziran'da Padişah'ın iradesi çıktığı gibi, aynı gün Osman Paşa'ya Japonya'dan dönüşü hakkında talimat bildirildi. Talimat şöyle özetlenebilir:[109]

1) ***Lüzumsuz kuşkuyu uyandırmamak için bir yerde bir aydan fazla kalınmaması.***

108 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 128.
109 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 129.

2) ***Ekim'e kadar Uzakdoğu sularında bekledikten sonra, uygun rüzgârlardan istifade ederek yani bu suretle kömürü tasarruf ederek bir an önce İstanbul'a varması.***
3) ***Dönüş masrafı için beş bin lira gönderilecek ise de, ondan başka hiçbir para istenemeyecek.***

Bu koşulların *Ertuğrul* için ne kadar güç olduğunu söylemeye gerek yoktur.[110]

Süleyman Nutku'nun birkaçını tanıma fırsatı bulduğu gemi personelinin ölümü karşısında, duyduğu ıstırap, sevdiklerini yitirme duygusu ve Bahriye Nazırı'na duyduğu öfke ile yazdığı **"Ertuğrul'un parçalanışı"** bölümünü yazım dilini değiştirerek aktarıyoruz.

Heyhat!.. İçinde, küçük fakat kıymetli ve her parçası milletin ümidi bir Osmanlı denizcisi olduğu halde, Uzakdoğu fırtınaları içinde sallanan, hırpalanan bu bedbaht geminin seyir gücünü artık büsbütün yitirdiği biliniyordu. Denizcilerin yaşamı, geminin bağrına kayıtsız, cahil eller tarafından, hiç üzüntü duyulmadan bırakılmıştı. Ayrıldıkları vatanlarının koruyucu kanatları altına dönebilmelerinin imkânsızlaştığı, herkesten önce onun içinde olan denizcilerce bilinmektedir. Bu nedenle Osman Paşa, bu seferi tamamlamadaki kusurların yol açacağı büyük felaketi, ayrıntılı olarak Bahriye Nezareti'ne bildirmişti. Hediyelerle, padişahın mektubunu özel bir heyetin, posta vapuruyla Japonya'ya ulaştırmasından daha uygun yol bulunamayacağını ve emir beklemekte olduğunu da eklemişti. Gösterdiği cesaret ve daha önce mabeyine bildirilen itimat görüşüne karşın, bu açıklamaları okuyan Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın sakalı elinde kalmış, ancak o zaman, kendisine bir siper, bir resmi yardım olmak üzere, Şûrâyı Bahriye'nin Osman Paşa'nın önerisini onaylayan bir karar almasına şiddetle ihtiyaç hissetmiştir.

Fakat gerek Hüsnü Paşa'nın, gerekse uğursuz Abdülhamit sarayının nefret dolu hareketleri (emirleri, anlamında da olabilir

110 K. Komatsu, *Ertuğrul Firkateyni Faciası*, 129.

e.m.) sonucunda, bu zavallı vatanın her köşesinde nice anaların, babaların, kız ve erkek kardeşlerin, yetimlerin, Uzakdoğu sularında kaybolan yüzlerce asker ve subay için yıllarca ağlaması kaçınılmaz olduğundan, bu kez de kararında inat nöbeti Yıldız'a aktarılmış görünüyordu.

Gerek Şûrâyı Bahriye'nin kararına ve gerekse de büyük ihtimalle Bozcaadalı tarafından özel olarak yapılan başvuruya karşı, Yıldız Sarayı düşüncesinden caymadı ve zavallı Ertuğrul, yaralarının ıstıraplarıyla anavatana gönderdiği yürekten şikâyetlerine karşı somurtkan, tehditkâr bir ısrarlı çehreden başka karşılık göremedi. Bu durumda Osman Paşa ile sefer arkadaşları için çaresiz ve kaçınılmaz olan ölüm faciasına doğru yürümekten başka yol kalmamıştı. Vatan ana, bu oğullarını artık gözden çıkarmış, bu nedenle bu gayretli Osmanlı gemicilerinin, askerlik namuslarını koruyarak, onun yerine hayatlarını feda etmeleri gereği ortaya çıkmıştı.

İşte bu ruh durumu içinde ve müthiş lodos fırtınaları mevsimine girilmesine rağmen, 14 Mart 1890 tarihinde, verilmiş emir üzerine Singapur Limanı'ndan felaket okyanusuna yelken açmışlardı.

Singapur'dan martın ortalarına doğru hareketine ve Yokohama'ya aynı yılın mayıs ayının yirmi altısında vardıklarına göre, iki aya yakın bir süre denizlerde çalkalanmış olan bu tekne, yol sırasında kömür ve levazım (gemi için gerekli olan her şey e.m.) almak için Saygon, Hongkong ile daha birkaç limanda mola vermiş, her gün binbir zorluğa düşerek bata çıka gideceği yere varabilmiş olduğu, yukarıdaki mektuplardan anlaşılmaktadır. Nihayet, Osman Paşa tarafından gönderilen telyazıda nişan ile hediyelerin özel bir törenle Japonya imparatoruna takdim olunduğu bildirildi. Bu kahraman ama zavallı Ertuğrul yolcularının, görevine bağlı Osmanlı çocuklarının, hayatlarının nasıl hafife alındığını ve saltanat merkezinin bile bile, hiç utanç ve azap duymaksızın, nasıl müthiş cinayet işlediklerini ispat için bugün resmi kayıtlarımızda bulunan bir belgeden, şu satırları üzülerek okuyoruz.

Üzüntü veren bir belge örneği olarak şunu açıklayabiliriz: "Kumandan Osman Paşa'nın bilgili ve güçlü olmasından dolayı...

Yokohama'ya sağ salim varmış ve bir gemi(!) zaferli Osmanlı bayrağını oralarda göstermeyi başarmasından dolayı..."

Bir başka örnek: "Firkateynin gösterilen bunca sakıncalarına bakılmayarak, Osmanlı bayrağının oralarda dalgalandırılması için Japonya'ya sağ salim varılmış olduğu halde ne çare ki..."

Bu belgelere bakıp da, şimdi boğulan, göz göre göre kurban giden kahraman gemicilerimiz için, "zavallı meslektaşlar" haykırışıyla bir daha yakarmamak mümkün değildir!

Firkateynin bu üzücü durumu ve yolculuğuna ait olarak komutan, merhum Osman Paşa'nın bana yazdığı ve bu facianın hazin bir yadigârı ve uzun bir kardeşliğin kıymetli bir hatırası olan bir mektup, derdimi tazelemek ister gibi geminin batmasından ve onun ölümünden bir ay sonra elime geçmiştir.

Özel heyetin, Japonya'da üslendikleri özel görevleri yerine getirmelerinin ardından, Ertuğrul'un, Yokohama'dan, uzaktaki vatana doğru ve birçok özleyen kalpleri taşıyan kalkış tarihi olan 15 Eylül 1890 Pazartesi günü öğleden itibaren, kazanın meydana geldiği perşembe günü öğleden sonra dokuza kadar geçen 87 saat, bu eski teknenin can çekişme süresidir. Nasıl geçtiği pek çok yönlerden meçhul kalmakla beraber, bu kederli hali, o feci toplu ölümden kurtulabilen kişiler içinde bulunan gemi imamı Ali Efendi'nin ve bazı kişilerin ifadelerine göre; bu fedakâr ve bedbaht subay ve mürettebattın trajik durumunu, kanlı bir hatıra olarak buraya aktarıyoruz (kayıt ediyoruz):

"Yokohama'da birkaç gün subay ve öteki personel gezmek için kente çıkarılmıştı ve herkesin sağlığı, neşesi yerindeydi. Ancak, hediyelerin takdim töreninden sonra gemide kolera hastalığı baş göstermiş, tıbbi önlemlerin alınması ve temizlik için Nagora korunma yerine gidilip on yedi gün karantina altında kalınmıştı. Komutanın yukarıdaki mektubunda görüldüğü üzere mürettebatın kıymetli uzvu olan on beş kişi yaşamlarını bu hastalıktan yitirmiştir.

Hastalık savuşturulduktan sonra eylülün on beşinci günü öğleyin buradan İstanbul'a doğru hareket edildi. Hava güzeldi. Salı

günü öğleüzeri ters bir rüzgâr esmeye başlamış ve akşama doğru şiddetlenmişti.

Önce yan yelkenleri yapılarak, fırtınanın yarattığı büyük dalgalar üzerinde, geminin yalpaları, baş ve kıç vurmaları mümkün olduğu kadar önlenebilmiş ise de, gece, rüzgâr tam pruvadan gelmeye başladığından, yelkenlerin sarılması zorunlu hale gelmiştir.

Sara yelken edildiği sırada, gemi, artık, baş denizlerine karşı gayet şiddetli ve heybetli biçimde dövünmeye başlamıştı. Şimdi bir felaketin yaklaştığı ve bu teknenin bu derece büyük dalgalara dayanamayacağı anlaşılıyordu. Çünkü grandi direği[111] *iskaçasından*[112] *çökerek bütün çarmıkları*[113] *boşanmıştı. Böylece, dayanıksız kalan direk, tekneye çarparak daha korkunç bir sarsıntı yapmıştı. Bununla birlikte, çarmıkların birbirine cırgana*[114] *edilmesiyle, tehlikenin olduğunca ortadan kaldırılması ya da azaltılmasına çalışıldı.*

Fakat okyanus, kindar ve korkutucu bir canavar gibi, koca gemiyi sarsıyor, batırıp çıkarıyordu. Sanki bir korku ve yokluk içinde herkesi titretiyordu.

Yavaş yavaş, kemerelerden[115] *birkaçının kırıldığı ve baş omuzluk çapa tahtalarının başları sokralarından*[116] *fırlayıp kalktığı, bu yetmiyormuş gibi geminin kömürlüklerinden de su almaya başladığı görüldü. Bu durum en cesur ve en yılmaz gemicilerin bile tüm yaşam ve kurtuluş ümitlerini yitirmeleri için yeterli oldu.*

Bu meçhul ve çıldırmış okyanus içinde, vahşi bir gecenin uzun karanlığı arasında, altındaki teknenin hemen dağılma halinde bulunduğunu hissedip de, düzenini zerre kadar kaybetmeksizin ça-

---

111 **Gıradni (Grandi):** Gemilerin baştan ikinci direği.

112 **Iskaça:** Direk ve cıvadıraların topuklarının oturduğu yuva.

113 **Çarmık:** Ana direkleri ve gabya çubuklarını yanlarından tutan kalın halatlar.

114 **Cırgana:** Kırılan bir direk ya da sereni, yanlarına ağaçlar koyarak birbirine muhladıktan sonra birkaç yerinden halatla sarıp kuvvetlendirmektir.

115 **Kemere:** Gemi güvertesinin enlemesine konan kirişleri.

116 **Sokre (Sokra):** Kaplama ve döşeme gibi yerlerde, iki tahtanın uç uca birleşmesiyle ortaya çıkan ek yeri.

lışan bu kahraman Osmanlı gemicileri, yalnız vatandaşlarına değil, her millete mensup meslektaşları için de takdir ve övünç kaynağı oluyordu...

Rüzgârın amansız hücumundan her an sönen, kırılan geminin, kalafat, burgucu, marangoz gibi zanaatkârları ellerinde fenerler tamire çalışıyorlardı. Bölük yüzbaşıları, subaylar ve erler ile beraber armayı neta etmeye,[117] *çarmıkları doldurmaya uğraşıyordu. Bu sırada erlerin bir kısmı da en büyük tehlikeyi oluşturan kömürlüklerden giren çok miktardaki suyu (makine basmaya yetiştiremediğinden) tulumbalar ve bakraçlar, gerdeller ile tahliyeye çabalıyorlardı.*

Her yerde, her çalışan bölüğün başında, komutan, üst rütbeli ve öteki subaylar, erler, kurtulabilmek için tek çarenin bu suyun yenilmesi olduğunu anlattıkları; kendilerinin de yardım ederek onları yüreklendirdikleri görülüyordu...

Bütün bu müthiş durum, mümkün olan hızla, ilk emin bir limana sığınmayı gerektiriyordu. Bu konu, komutan ve süvari tarafından da düşünüldü; sığınılacak iki liman vardı. Biri arkada bıraktıkları Yokohama, öbürü de ileri de bulunan Kobe. Ancak her ikisi de aynı hat üzerinde ve uzaklıkta bulunduklarından, ilerideki Kobe'ye yetişmek daha uygun görülmüştü.

Çarşamba günü ile perşembe gecesi, bu müthiş ve korkunç koşullar (hal) içinde geçti. Geminin dağılıp batması bekleniyordu. Yine de bir lokma ekmek yemeye, su içmeye zaman bulunmaksızın, su basmak işlemi devam ediyordu. Nihayet biraz ilerideki Oşima feneri dönüldüğünde de, fırtınanın şiddetinden onları koruyacak olan Kobe'ye girebilmek (ihtimali) olasılığı doğacaktı.

Fakat perşembe günü; bu felakete giden gemi üzerine ve üç gündür uyku girmemiş yorgun gözler ve solgun çehreler önünde açıldığı zaman, bu müthiş tayfunun, dinecek yerde, şiddetini büsbütün artırdığı görüldü. Ne yazık ki, köhne Ertuğrul'un dayanma gücü de, o derece de azalmıştı. Gemiye dolan suya üstün gelme (imkânı)

---

117 **Neta etmek:** Herhangi bir şeyi derleyip düzgün biçimde toplamak ve her şeyi düzgün olarak (düzenli) yerine koymak ya da oturtmaktır.

olanağı görülmüyordu. Bütün cansiperane gayretlerine rağmen, akşama doğru suyun çoğala çoğala külhanlara[118] *kadar çıktığı ve makine dairesini kapladığı haber verilmişti. Bu uğursuz haber zaten yorgunluktan güçsüz kalmış, ölmek sınırına gelmiş olan asker ve subayları, yorgunluk ve korku gölgesiyle, bir kat daha kapladı.*

Ve işte bu sıralarda, sancak baş omuzluğu ilerilerinde, ufkun derin karanlığı içinde, Oşima burnunun, avını bekleyen heybetli bir ejder gibi korkutucu bir şekilde uzayıp kıvrıldığı seçilebiliyordu.

Haritaya bakıldığında görüleceği üzere, bu haşin ve dik yarlardan oluşan burnun çevresini, yirmi mil uzaklığa kadar birtakım kayalıklar, banklar[119] *çevirmiş olduğundan, denizcileri, bu tehlikeli yerlere yaklaşmaktan korumak için, burundaki kayalıklar üzerine beyaz ışık yayan bir fener kulesi inşa olunmuştur.*

Felaketin en müthişi ise, geminin, böyle tehlikeli bir yer civarında, teknenin dayanıksızlığına ek olarak, makine dairesini de söylediğimiz gibi su basmasından dolayı artık idare edilemez bir duruma gelmiş olmasıydı. Güneş kara bulutlar arasında bu ölüme mahkûm çaresiz gemicilere, daha son veda bakışını atıp batmadan önce, yükselen sudan dolayı, ocaklar sönmeğe başlayıp kazanda kalan çok az istim makineyi döndüremez bir hale gelmişti.

Uğursuz gece indiğinde ise, artık kendini dalgaların koynuna bırakmış, meçhul ve merhametsiz uçurumlara doğru yuvarlanıp giden bu gacırtılı seyyar tabut içinde, herkesin, son dakikanın yaklaştığını hissettiği, şaşaladığı görülmekteydi. Bazıları, bir şeyler yapabilmek ümidiyle cinnet geçirmiş gibi öteye beriye koşarken, geminin çaresizce "fayrab, fayrab" diye bağırdığı işitiliyordu.

Geminin komutanı, süvarisi ve ileri gelen subayları köprü üstünde toplanmış heybetli bir sükûnetle, görevlerine devam ediyorlardı.

---

118 **Külhan:** Kazan ocaklarının altında kül toplanan bölüm.

119 **Bank:** Bir coğrafya deyimidir. Denizlerde taş ya da mercan kayalarından oluşan ve tehlike yaratan sığlıklardır. Bunların deniz yüzeyine kadar çıkmışları ve yüzeye yalan kalmışları vardır. Haritalarda (+) işaretiyle gösterilir.

Komutan ve süvari, suyu yenmeye çalışmakta kararlıydılar. Her dakika gelebilecek iyi haberleri, sakin ve sessizce bekliyorlardı. Ama suyun miktarını söylemek için gelen habercilerin hiçbiri, köprü üstünde bekleyen komutanlara bir umut sözcüğü getiremiyordu.

Su yükseliyordu. Buna rağmen, güverte subayları, tulumbalarla suyu atmak için askerleri teşvik ediyorlar; canla başla çabalıyorlardı. Makine subayları, makine dairesinde yarı bellerine kadar su içindeydiler ve istim kaldırmaya uğraşıyorlardı...

Ne yazık ki, gemi, yalnızca dalgalara, fırtınaya boyun eğiyor, tekniğe karşı isyan ederek ancak (tabiatın) doğanın darbelerine, uğultularına boyun eğip o toplu ölüm yerine doğru sendeliyordu...

Bu sendeleyişten doğan tehlikeli durum üzerine, geminin yalpası, gerçekten dehşet verecek bir (mertebeye) boyuta gelmişti. Bir bordası üzerine hemen alabora olacak gibi devrildiğinde, can çekişiyor, fakat son bir gayretle titreye titreye, gacırdaya gacırdaya doğrulmaya çalışıyordu. Ama yediği ikinci korkunç darbenin etkisiyle öbür yanına yuvarlanmıştı. Adeta geminin baş tarafı ayrı, kıç tarafı ayrı yönlere burguluyor ve belinden kırılıp parçalanacak hale geliyordu.

Her taraf zulmet içindeydi...

Bu cehennemi gecede, saat üç buçuk sıralarındaydı...

Artık, tekne, Oşima sığlıkları arasında, o kanlı canavarın yok edici dişlerine girmiş bulunuyordu. Ansızın dehşetli ve korkunç bir gürültü, bir çarpma sesi duyuldu. Geminin, bir kayaya, müthiş bir sarsıntıyla çarpmasından doğan bu uğursuz olayı, uzun ve can alıcı bir faryat izledi... Daha bu ilk öldürücü darbede, geminin alt kısmı dağılıvermişti."

Ertuğrul'un imamı Ali Efendi, bundan sonraki olayları şöyle anlatıyor:

"Ben, kıç güvertesinde ırgadın yanındaydım. Bu felaket üzerine aşağı kamaraya inmek istedim. Fakat palavra güverteye kadar suyun hücum etmiş olduğunu görerek geri döndüm. Güverteyi tekrar bulduğum zaman geminin alt ve baş taraftan yıldırımla vurulmuş

gibi dağılmıştı. Yalnız kıç kasarası[120] kalmış ve bir tarafa yatmıştı. Bu cinnet hali içinde bir aralık mizana direğinin[121] kıça doğru devrildiğini ve kasara üzerine birçok askerin toplanmış olduğunu hatırlıyorum.

Geminin çarptığı kayalık sahilden o kadar uzakta olmadığı halde, beş yüz kişiyi aşan mürettebat ve subayların boğulması; geminin kayalara çarpmasından sonra, belirtildiği gibi dağılıvermesiyle birlikte, canlarını kurtarmak için kendilerini denize atan subay ve askerlerin enkaz arasında ezilip kalmasından ileri geldiği şüphesizdir.

Ben ise geminin güvertesi kayboluncaya kadar bekledim (sular güverteyi kaplayıncaya kadar bekledim e.m.). Bundan sonra kendimi tevekkül ile korkunç dalgalara terk ettim. Ancak kıyıya ulaşıncaya kadar, çevremdeki enkaz arasında darbe yiyip ölmekten kurtulmak için harcadığım gayret ve dikkat yüzünden, sabırla hareketime rağmen yaralı ve bereli bir halde kıyıya vardım."

Başka bir denizcinin anlattıkları:

Yazarımız Süleyman Nutku'nun eserinde tanık olarak adı geçen *Ertuğrul*'un imamı Ali Efendi'nin dışında bir başka denizcimizin anlattıklarını da aktararak, hem geminin seyri hem de kaza hakkında biraz daha ayrıntı vermek istiyoruz.

Büyükelçi Hüsrev Gerede'nin 1956 yılında yazmış olduğu **"Mübarek Ertuğrul Şehitlerimiz ve Muhteşem Anıtları"** adlı eserde Ahmet Erkiş adlı denizcimizle yapılan söyleşiyi değiştirmeden alıyoruz.

"Bartınlı 75 yaşındaki Ahmet Erkiş'le 16 Eylül 1937 tarihinde Bartın'a giden Ankara gazetemizin bir muhabiri mülakat (konuşma) yapıyor. Hafızası yerinde, zeki, dinç ve sağlıklı

---

120 **Kasara:** Gemilerin baş ve kıç taraflarında üst güvertelerden yukarı kalan yarım güvertelerdir. Bunları gemilerin orta kısmında kalanları ve üst güvertenin baş ve kıç taraflarını birbirinden ayıranları da vardır. (Baş kasara, kıç kasara ve orta kasara).

121 **Mizana direği:** Bir geminin baştan üçüncü direğidir.

olan bu ihtiyar deniz kurdu vatandaşımızın gazetecimize heyecanla anlattığı olayı aşağıya kısaca geçiriyorum:

1889 yılının 5 Temmuz'u (14 Temmuz 1889 olacak e.m.) üç direkli ahşap Ertuğrul, bir genç gelin gibi süslenmiş, bütün İstanbul bayram yapıyor. Subay, gemici (1090) kişiydik. Çanakkale'yi uygun havalarda geçtik. Sakız'a uğradık, Süveyş yolunu tuttuk. Portsaid'de bir gece kaldık. Gemi İsmailiye'de kuma oturduğundan iki vapurla çekilmesi zorunluluğu dümenin kırılmasına neden oldu. Dümenin tamiri için Süveyş'te iki ay kaydık. Sonra Cidde'ye uğradık. Hazreti Havva'nın mezarını ziyaret ettik; Babülmendeb'de kömür aldık, bundan sonra ilk büyük fırtına ile karşılaştık. 12 gün sonra Bombay'a geldik, Hintliler gemimizi ziyarete akın akın geldiler: Hazreti Adem'in mezarı bulunduğu söylenen Kolombo'ya uğradık, oradan Singapur'a geldik. Kışı geçirmek için altı ay bu limanda kalmaya mecbur olduk. 1889 Ocak ayının yirmisinde Singapur'a yollandık. Singapur'da konsolosumuz Sakaf Bey gemiyi karşıladı ve bizleri çok iyi ağırladı.

Birçok Çin ve Japon limanlarına uğrayarak nihayet 7 Haziran 1889'da (7 Haziran 1890 olacak e.m.) *Yesu -Yokohama olacak H.G. Limanı'na geldik, direklerimize vatanımızın renklerini, bayraklarını çektik. 101 pare top attık, Japon bayrakları cevap verdiler. Limanda Rus, İngiliz ve başka ecnebi gemileri de vardı. Onları da, bayraklarını çekerek ayrı ayrı 21 pare topla selamladık. Onlar da aynı biçimde karşılık verdiler. Böylece güzel bayrağımız bütün gün dalgalandı. Japon gemicileri gemimize ziyarete geldiler; biz de ziyaretlerini iade ettik. Nihayet karaya çıkmaya izin verildi. İstanbul'dan Japon imparatoruna getirdiğimiz armağanlar 800 sandık içindeydi, bunları karaya çıkardık. Ben o zaman 25 yaşındaydım. Memleketi gezdim, birçok defalar Tokyo şehrine gittim; iki şeyi unutamam: birisi Japon konukseverliği, bize samimi dostlukla, çok ince bir nezaketle muamele ettiler; satın aldığımız şeylerin parasını bile verdirmediler. İkincisi de puspus arabaları... Ömrüm de böyle şey görmemiştim... Biz orada iken gemimizde salgın hastalık çıktı, her gün on beş vatandaş hakkın rahmetine kavuşuyordu. Hepimizi karaya çıkardılar, çadırlar kurarak ka-*

rantina altına aldılar, gemiyi halatlarına varıncaya kadar dezenfekte ettiler, fakat hastalığın önüne geçilemiyordu. Bir ayda yüzlerce arkadaş kaybediyorduk. Bundan dolayıdır ki dönüşe karar verildi. (Resmi kaynaklardan Osman Paşa'nın Bahriye Nezareti'nden dönüş emri almış olması nedeniyle fırtınalı havalara rağmen emre itaat vazifesini yapmak için, Japonların ihtarlarına rağmen harekete karar verdiği anlaşılmaktadır. 14 Eylül pazar günü saat 13.00'de hareket edilmiştir. H.G.)

'Gitmeyiniz batarsınız, hava fenadır' diye Japonlar bize nasihat ediyorlardı.

Fakat biz ne olursa olsun vatana dönmeye karar vermiştik. 4 Eylül 1890 tarihinde hareket ettik. **(Gemi, 15 Eylül 1890 Pazartesi günü Yokohama'dan ayrılmıştır, e.m.)**

Dördüncü gün dehşetli bir fırtına koptu, kara görünmüyor; denizin üstünde bizden başka gemi yok, saman çöpü gibi sallanıyoruz. Dağ gibi müthiş bir dalga gemimiz üzerine çöktü, arkadan başkaları geldi. Mürettebatta kargaşalık; gemi de su almaya başladı. Gemicilerimiz, arkadaşlar halatlara tırmanmaya başladılar. Fakat dağ gibi dalgalar direkleri aşıyordu. Bu sırada korkunç bir çatırtı duyuldu... Gemi bir kayaya çarpmıştı; denize düştüm, bir tahta parçasına sarıldım, dalga beni dibe sürükledi, boğulmak üzere iken nasıl olduğunu anlamadan kendimi bir kayanın üstünde buldum; kurtulmuştum...

Çıldırmış deniz ortasından aynı kaya üstünde yanımda birkaç arkadaşım da vardı. Sevinçten hep beraber hüngür hüngür ağlıyorduk... Yakında bir deniz feneri gözümüze ilişti. Kendini kurtarabilen öbür arkadaşların sığındığı bu fener çevresine bin tehlike ve zorlukla canlarımızı atabildik, yetmiş kişi kadardık. Bu adacıkta çıplak, aç, bir damla içecek susuz yaşadık. Ümidimizi kesmedik, nihayet bir gemi gördük... Bir Alman gemisi imiş, yanaştı, bizi aldı, hastanesi olan bir limana götürdü. Yetmiş gün orada tedavi edildik.

İskenderiye'de İzettin ve Talia vapurlarımızın karşıladığı iki Japon savaş gemisi ile dört aylık bir seyahatle İstanbul'a geldik. Madalya verdiler ve terhis ettiler."

BİR BAŞKA TANIKLIK

Deniz Arşivi kütüphanesinde bulunan ve aşağıya çevirisini aktardığımız kazadan kurtulan bir yüzbaşının kaleme aldığı bir rapor, kazayla ilgili çok önemli bir belgedir. Bu nedenle olduğu gibi aktarılmasında yarar gördük.

Eylül efrencinin 15'inci pazartesi günü bağdezzvâl YOKOHAMA'da vaki kolera tahafushane olan NAGAURA pişegâhında fek lenger ile hareket olunarak 8 saat sonra huruç ile Bahri Muhite dâhil olundu. Sefinemiz 8 mil süratle hareket etmekte ve poyraz rüzgârı ise hafif hafif esmekte idi. O gece bu minval üzere yolumuza devam ve sefine dahi o hafif rüzgârın husule getirdiği küçük dalgalar ile gemicileri büyük bir his ile hislendirmek için ağır ağır yalpa ediyordu. Ertesi gün saat 5-6 raddelerinde o hafif hafif esen rüzgâr ziyadeleşmeye ve dalgalar ise o kadar büyümeye başladı ki hemen 40 kademe kadar çıkıp sefine dahi 38° yalpa ediyordu. Bizde YOKOHAMA'dan hemen 250 mil açılmış ve KAŞİNOZAKİ fenerini pruvamıza alarak gemi dâhilinde Allah Allah sedaları işitilmeye başlamış idi. Gece saat 3 raddelerinde mezkûr fener bordaya alınarak fenerin olduğu yerden dönülmek üzere serdümenlere "Sancağa gel" kumandası verilmesini müteakip sefine sancağa gelmeye başladı. Lâkin firkateyn'in yolu denizler ile ancak 2 veyahut 2,5 mile tenezzül etmiş ve gece ise göz gözü görmeyecek derecede karanlık, rüzgârlı, yağmurlu ve fırtına ise hükmünü icra etmekte iken arası çok geçmeksizin gemicileri titreten ve tayfun tabir olunan o müthiş dönücü rüzgârın evvelki fırtına üzerine munzam olması ve sefinenin yolundan düşmesi hasebiyle mezkûr fenerden 1 mil açıkta bulunan (KİÎ) ismindeki kayalara çarpması ile sitim payı ve kazanı patladı. Sefine kayaya çarptığı zaman bir ana baba günü koptu ki o çarmıhların üzerine çıkan ve filikaların içerisine giren, Allah Allah diye bağıran kelimeyi şahadet getirenin had ve hesabı yoktu. O zaman da ben de kıç kasarası üzerinde bulunmakta ve kalbime ise asla korku gelmemekte, yalnız direkler yıkılırken altında kalmamak için gözlerim direklerde bulunmakta idi. Dalgalar sefineyi kaldırıp kaldırıp kayaların üstüne attıkça evvela grandi'nin iskele tarafına ve kıça doğru arkuru olarak devrildiğini müteakip pruva dahi yine iskeleye ve plaserte üzerine yattı. Ama her iki direk 180 ile 200 kişi telef

etti. En nihayet mizana direği yıkıldı, bu direk dahi evvelki iki direğin ezmiş olduğu insandan daha ziyade telefata sebebiyet verdi. Filikalar ise dalgaların müsademesinden mataforları ile beraber sefinenin altına doğru sokuldu ki içersinde bulunanların bağrışmalarına yürek tahammül etmezdi. Bu esnada ben yine kasara üstünde paşa hazretleriyle beraber bulunmakta idim Müşarüleyn muttasıl ağlamakta idi. El hâsıl sefine beş dakika zarfında kâmilen parçalanıp deniz üzerine yayıldı. Ben de paşa ile kırılan bir direğin üzerine çıktım. Paşa ile beraber muttasıl sahile tekarrüp etmekte isek de denizlerin atmış oldukları kerestelerden biri paşanın başına çarpmasıyla beraber paşa teslimi ruh etti. Çarnaçar ile gitmek için ağaçların üzerinde çabalamakta iken deniz beni direğin üzerinden alıp altına sokmuş idi ki. O zaman kalbimden kelimeyi şahadet getirmekte idim. 3-4 kere batıp çıktıktan sonra bir ağacın üstüne çıkarak 4-5 saat denizde uğraşa uğraşa elhamdülillah salimen karaya çıktım. Lakin fenere gitmek için yol yoktu, bütün dik kayalardan ibaret olup fener ise tepede idi. O gece sabaha kadar bir don bir gömlek ile kaldığımdan bir taraftan yağmur ve soğuktan donmak, diğer taraftan o yaralıların canhıraş bir surette çıkardıkları ah ve enine tahammül etmek pek ziyade müşküldü.

El hasıl sabah oldu fenere çıkmak üzere bir yol bulmak için her birimiz bir tarafa gidip taharriye başladık. Nihayet bir sıçan yolu bularak oradan fenere çıkıp askerin yaraları fenerciler tarafından güzelce temizlendikten ve iyice sarındıktan sonra bize taam çıkardılar. Allahıma ve Padişahımıza şükrederek karnımızı doyurduk. Ve halimizi ifade ettik ama hiç İngilizce bilen olmadığından anlatamadık. Bağdehum akşamüzeri benimle beraber musike zabitini bir kayığa bindirdiler. Ve OSAKA'ya götürdüler, oradan da bir vapura rakiben KOBE'ye geldik esnayı rahta geminin kaptanı bize nihayet derecede riayet ettiği gibi birer kat elbise verdi. KOBE'de bizi polis merkezine, teslim ettiler. Orada güzelce hatırı ifade edip anlattık. Derhal YOKOHAMA'ya telgraf çekilerek bizi de gayet güzel bir otele yatırdılar. El hasıl sabah oldu. Bir Alman gambotu gidip diğer askeri de alarak KOBE'ye getirip hastaneye yatırdılar MİKADO tarafından gönderilen tabibi mahsuslar vasıtasıyla tedavi olunmakta bulunduklarından inşallah 10-15 gün zarfında yaraları iyi olur, biz de hareket ederiz.

ANKOBİ 18 EYLÜL 306

Amiral Osman'ın Trajedisi

Kadın *"vıdı vıdısının"* ölüme götürdüğü amiral™

Yaygın söylemle "Ertuğrul Faciası" adıyla bilinen deniz kazasında beş yüzden fazla denizcimiz öldü. Fakat tam olarak kaç Türk denizcisinin öldüğünü bilemiyoruz.

Tüm uzmanlarca Japonya'ya gidemeyecek kadar yaşlı ve bakımsız diye raporlar verilen gemi, dönemin Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa tarafından padişaha verilen uydurma sağlamdır raporuyla seyre çıkarılmış, 6 ayda gitmesi tasarlanan yolu ancak 11 ayda gidebilmiştir. 14 Temmuz 1889'da İstanbul'dan ayrılan gemi, ne yazık ki, 16 Eylül 1890 tarihinde Japon Denizi'nde kayalara çarparak battı.

Bu öyküde asıl ilginç yan, Amiral Osman'ın, Bahriye Nazırı'nın damadı oluşudur. Japonya'ya gemi gönderilmesine karar verildikten sonra, bu kafileye önce Amiral Osman'ın ağabeyi Albay Mehmet Raşit komutan olarak atandırılmak istenmiş fakat *Ertuğrul*'un teknik durumunu çok iyi bilen Mehmet Raşit bu öneriyi kabul etmemiştir.

Çok zor durumda kalan Bozcaadalı, makamını Hasan Rami Paşa'ya kaptırma kuşku endişesi içinde kafile komutanlığına damadı Albay Osman'ı atamıştır. Halbuki padişah dahil, bu işle ilgilenen herkes geminin Japonya seyrine dayanamayacağını çok iyi biliyordu. Çünkü geminin makineleri 20 yıldır onarım görmemişti.

Bu atamada iki amaç vardır. Birincisi; Ertuğrul'un sağlam olma**dığını ve bu seyre dayanamayacağını** söyleyen çevreleri yalancı çıkarmak; *bakın gidemez dediğiniz gemiye damadımı komutan atadım* diyerek ispat yoluna gitmek. Böylece Hasan Hüsnü Paşa daha uzun yıllar, Bahriye Nazırlığı koltuğunu kaptırmamış olacaktı.

İkincisi ise; damadıyla geçinemeyen kızının istediğini yerine getirmiş olmak.

Amiral Osman'ın oyun yazarlarını imrendirecek trajedisi burada başlıyor ya da başka deyimle burada bitiyor da diyebiliriz. Albay Osman aslında kayınpederini zor durumda bırakmamak için komutanlığı kabul etmiş değildir. Üçüncü evliliğini kendisiyle yapan başına buyruk, şımarık, çok hırslı ve geçinemediği paşa kızı karısından bir süre uzak kalmak için bu öneriyi hiç düşünmeden kabullenmiştir.

Osman Bey, yakışıklı, birkaç yabancı dil bilen tanınmış bir deniz subayıdır. Bir cuma selamlığında Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın kızı Hamide Hanım tarafından görülür. O sırada Hamide ikinci kocasıyla evli, paşa ve bakan kızı çok güzel genç bir kadındı.[122]

Albay Osman'la evlenmek istediğini açıkladığı paşa babası, dönemin geleneğine göre seçme hakkı kalmayan Osman'la Hamide'yi evlendirir.

Kızı doğduğunda, Nazır baba bu doğumu II. Abdülhamid'e muştuluyor ve o da, adı "Hamide" olsun diyor. İsim babalığını padişahın yaptığı bu kız çok iyi eğitim alıyor, altı yabancı dil bilen, piyano çalan ve Batı kültürüyle yetişen, Batı edebiyatına ilgisi olan birisi olmakla birlikte Osmanlı geleneklerinin egemen olduğu paşa konağında yaşamak zorunda kalıyor.

Hamide, evlilikleri hariç hiçbir zaman, bir Doğulu kadın olmuyor. İlk evliliğini 13 yaşında yapıyor ama kocası altı ay sonra veremden ölüyor. Hemen Tophane Müşiri Zeki Paşa ile evleniyor. Bu evlilikten iki çocuğu oluyor. 21 yaşına kadar evli kalıyor. Evliyken padişahın cuma selamlığında gördüğü deniz subayı Albay Osman'a âşık oluyor ve derhal Zeki Paşa'dan ayrılması sağlanıp Osman Paşa ile evlendiriliyor.

---

122 Tuğamiral Osman ve ailesi hakkındaki bilgiler, Hamide'nin kızı, Mebrure Hanım'ın kızı Nazlı Tektaş Hanımefendi'den öğrenilmiştir. Bu kitap için 9 Şubat 1992 ve 10 Şubat 1992 tarihlerinde yapılan konuşma ve TV için hazırladığımız üç bölümü TRT tarafından yayınlanan ancak devamı henüz yayınlanmamış olan **Efsane Gemiler** belgeselinde anlatılanlar.

Evlendikten bir süre sonra geçimsizlikleri şiddetleniyor. Kuruçeşme yalısının 110 kişilik yaşayanlarını 15 yaşından itibaren yönetmeye başlayan Hamide Hanım, hem çok müsrif hem de gösteriş düşkünü bir kadındır. Elbiseleri genellikle Paris'ten gelir, pırlantadan olan düğmeleri yüksek kaldırımda oturan Musevi terzi Madam Raşel tarafından dikilir.

Albay Osman'ın evliliğinde geçimsizlik büyüdüğünde, çok sevdiği kızı Mebrure'yi görmekten bile mahrum edilirmiş. Hamide Hanım kızdığında, küçük kızı babasına göstermediği gibi, **"Size de haremliği nefyettim (hareme girmenizi yasaklıyorum),"** diyerek, kocasıyla bir araya gelmezmiş.

Değerli deniz subayı Osman Bey, bu evliliğin bunaltıcı yaşam koşulları içinde kendisi için bir kurtuluş olan *Ertuğrul*'un Japonya seyir önerisini kabul ediyor.

Aslında Hamide Hanım da Bahriye Nazırı olan babasını **"Bu adamı bir süre için başımdan al,"** istekleriyle bunaltmıştır. Böylece Hamide Hanım'ın da istediği gerçekleşir.

Albay Osman 14 Temmuz 1889 tarihinde İstanbul'dan ayrıldığında çok sevdiği kızı Mebrure 3 yaşındadır. Kızı ile vedalaşıp vedalaşmadığı anımsanmıyor.

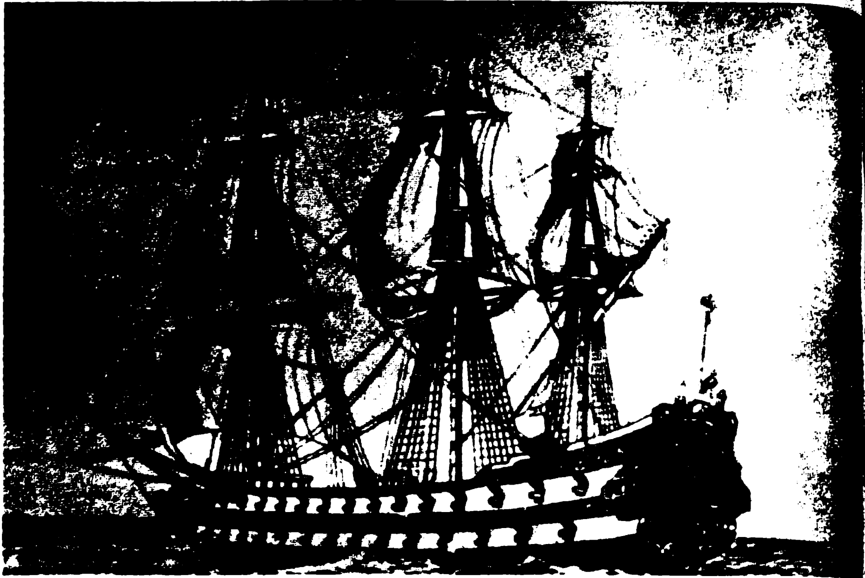
Osman'ın evliliğindeki sorunların onu ne denli bunalttığını ve bu seyre çıkışa ne denli istekli olduğunu, ağabeyi Albay Mehmet Raşit'e yazdığı ve çalışmamıza aldığımız mektuplarında da okuyoruz.

Hamide, Tuğamiral Osman'ın Japonya sularında ölmesinin ardından dört kez daha evlendi. Hasan Hüsnü Paşa da toplam 25 yıl "Bahriye Nazırlığı" yaptı. Bozcaadalının ölümünden sonra (1903) Kuruçeşme'deki yalıdan apar topar çıkarılan aile Yeşilköy'deki yalıya taşındı. Kuruçeşme'deki yalı da Naciye Sultan'a verilmiş.

Yedinci evliliğinde İsviçre'ye giden Hamide, tüm serveti orada bitirip Türkiye'ye döndüğünde bir süre Yeşilköy'deki yalıda oturdu. Daha sonra burasını da satıp Maçka Palas apartmanına yerleşti ve 1933 yılında da bu evde öldü.

Kuruçeşme'deki yalıya taşınan Naciye Sultan, İttihat Terakki'nin yıldız subaylarından Enver Paşa ile evlendi. Ancak bu yalı, iki kiracısına da uğursuz geldi. Tümgeneral Enver Tacikistan'da öldü. Tuğamiral Osman da Japonya'da öldü. Ancak, Enver mutlu, Osman ise mutsuzdu.

Tuğamiral Osman'ın kızı Mebrure evlenip Göztepe'deki köşkte yaşadığı günlerden birisinde, bir deniz subayı köşke gelip Osman Paşa'nın ölümüyle ilgili bilgiler veriyor. **"Hanımefendi, Ertuğrul'dan kurtuldum. Hayatta kalmamı Osman Paşa'ya borçluyum. Gemiden sağ kurtulmuştuk ama ben boğulmak üzereyken beni kurtarıp kıyıya çıkardığı an, dalgalar kendisini denize çekti ve bir daha dönmedi."** Fakat bu subayın kimliği bilinmiyor.



1890 yılında Japon sularında batan okul gemisi Ertuğrul fırkateyni

Amiralin trajik ölümü

Yedi kez evlenen çapkın Hamide Hanım sıkıldığı eşi Amiral Osman'ı Ertuğrul gemisiyle ölüme gönderdi.

Yıl 1887. Sultan 2. Abdülhamit'in Yıldız Sarayı'ndaki Cuma selamlığında tören kıyafetli subaylar arasında, beyaz üniformalı Albay Osman uzun boyu, dimdik omuzlarıyla dikkat çekiyordu. Avrupa'ya gönderilen beş subaydan birisiydi.

Kafes arkasındaki genç kadınlar, bir yandan töreni izliyor, öte yandan da beğendikleri, göz koydukları erkekleri, evlilik düşleriyle seyrediyorlardı. Hamide hanım, adını koyan padişahı babası diye bilir, saygıyla karışık bir korkuyla severdi. Uzunca bir süre gözleri padişaha takılı kaldı. Başını biraz sağa kaydırınca gür sakalları, madalyalarını taşımakta zorluk çeken tıknaz gövdesiyle sevgili babacığını gördü. Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın dönemin en güçlü, padişahın güvenini kazanmış birisi olduğunu bilmeyen yoktu. Öteki nazır kızlarına her zaman kibirle bakardı.

Güzelliği ve çapkınlığı ile ünlü Hamide Hanım

Bakışları, kocası Tophane Müşiri Zeki Paşa'ya takılınca, kısa bir süre düşle düşünce arasında kaldı. Duygularının uzun süre önce kırıldığını ayrımsadı, hiç sevmemişti. Öyleyse niçin evlenmişti? Kocasının gücü ve mevkisi için olduğunu bilmeyen yoktu.

Güzelliği de çapkınlığı da dillere destan Hamide'nin dört yabancı dil bildiği söylenir, ud yerine piyano çalışı yadırganırdı. Kuruçeşme'deki yalıyı 15 yaşından beri 110 çalışanıyla tek başına çekip çevirirdi. Günahı anlatanların boynuna; bazı geceler âşığını çarşaflarla yukarı çektiği, Harem de bile fısıldanır olmuştu.

"Baba, aşığım"

Hamide, yakışıklı bahriyeliye baktıkça, ayaklarının yerden kesil-



diğini, yüreğinin ağzından çık... nı duyumsardı. Artık, kocasıyla ... maz olmuştu. Evet, bu evlilik y... yemezdi. Karar verdi. Nazır ba... ile konuşacaktı.

İlk kez, hizmetçilerin yaptı... yaparak, babasının üniforması... karmasına yardımcı oldu. Nazır, ... önemli bir şeylerin olduğunu ... mıştı. Kızının ne isteyeceğini ... ediyordu ama, sormadı.

Hamide: "Baba...", kısa bir ... likten sonra tüm cesaretini topl... devam etti, "baba, ayrılmak ist... rum. Artık sevmiyorum, hiçbir ... man da sevemedim", nefes alm... konuşuyordu,"...âşığım..." Nazır, ... kınlıkla sordu, kime? "yaver, B... yeli Albay Osman Bey"e, Paşa ... düşünmeden, "kocan ne olacak, ... düşünüyorsun", karşılığını veri... gülümsüyordu. Hamide daha da ... saretlendi. "Lütfen, bu akşam ev... ayrılsın".

Devrin önemli şahsiyetlerin... Tophane Müşiri, gerçekten âşık ... duğu genç karısının yüzünü ... göremeden yalıdan ayrılıyordu.

Durum padişaha da arz edildi. A... dını koyduğu kızın üçüncü evlil... ne, "olur" verdi.

Kaynak: Radikal Gazetesi, 13 Ekim 1996, Sayı: 1, s. 34-35, Pazar Dergisi, Erol Mütercimler, imzalı yazı.

Görkemli düğün, Japonya İmparatoru Mikado'nun amcası Prens Komatsu'nun İstanbul'a gelişinden üç ay önce yapıldı.

Japon heyetinin amacı, olası Japonya-Rusya savaşında Osmanlı Devleti'ni Japonya'nın destekçisi olarak görmekti. Gerçekte ise kapitülasyon koparmaktı. 2. Abdülhamit, buna hayır dedi. Ama Japonya ile ilişki kurulmasında, dengeler açısından yarar görmüştü.

Aradan üç yıl geçti. Hamide ile Osman'ın güzel bir kız bebekleri doğdu. Nazır dede adını Mebrure koydu. Üçüncü çocuk büyük sevinç kaynağı oldu. Hamide her zaman çok şık giyinirdi. Giysileri genellikle Paris'ten gelir, kemik, bağa, parlanta düğmeler, Yüksek Kaldırım'da oturan Musevi terzi Madam Raşel tarafından dikilir, provalar yalıda yapılırdı. Müsrifliği dayanılmaz olmuştu. İlk tartışmalar, hamileliğin beşinci ayında başladı, sıklaştıkça sıklaştı. Mebrure'nin doğumu bir süre barış sağladı ama, bu çok kısa sürdü.



Evlilik ıstırap olmasına ıstıraptı da. Kayınpeder Bahriye Nazırı idi...Ayrılma kararını nasıl verebilirdi ki.

Hamide son zamanlarda, kocasına, "size, haremliği de nefyettim", direktifini sıkça yineler olmuştu. Albay Osman, itiraz edecek olduğunda da "sevgili kızını görmeme" cezasına çarptırılırdı.

"Bu adamı başımdan al"

Hamide, o günlerde, Japonya'ya bir heyet gönderileceğini duyunca, planını yaptı. Babasının kıyafet değiştirmesine yardımcı olurken, "bu adamı bir süre için başımdan al", dedi. Nazır, duymazlıktan geldi ama, bu istek defalarca yinelendi. Sonunda paşa pes etti. Zaten bir kafile komutanı aramaktaydı. Bu koşullarda da en uygunu damadın tayiniydi.

Yıl 1889. Padişah'ın, Japonların ziyaretinin iade amacıyla bir resmi heyet ve armağanlar gönderilmesi gerekiyordu. Fakat, İstanbul-Japonya arası gidecek gemi yoktu. Çünkü, 2. Abdülhamit, Abdülaziz'in bıraktığı dünyanın üçüncü büyük donanmasını Haliç'te çürütmüştü. Bu çürük donanmadan okul gemisi Ertuğrul Fırkateyni seçildi.

Gemi kazanı 25 yıldır yerinden oynatılmamıştı. Yani bu seyir, çılgınlığın ötesinde, ölümle alay etmekti.

Albay Osman, karısının tacizlerinden bıkmıştı ve kayınpederinin emrini derhal kabul etti. Hamide de mutluydu.

Çarkçıbaşı İngiliz Albay Harty, bu gemi gidemez raporunu verince, derhal görevden alınıp, Karaköy-Adalar arası sefer yapan şehirhatları vapuruna tayin edildi.

14 Temmuz 1889. Dönemin önemli tanığı deniz subayı Süleyman Nutki'nin anlatışıyla; Ertuğrul'un altıyüzden fazla personelle limandan ayrılışında armaların alay sancaklarıyla donanması; askerlerin serenlere, küpeşteye, çarmıklara çıkıva etmesi; bandomızıkanın askeri marşlar çalması, yolculuğa korkusuz bir şevk veriyordu. Bu tören, seyredenleri derin bir heyecan ve teessürle duygulandırıyordu. Veda sevgili kardeşler, veda.

Allah sizi korusun! Heyhat!

Ertuğrul, daha Süveyş Kanalı'ndan geçişte arızalar başladı. Tüm seyir boyunca kazalar ve arızalardan yılgınlığa düştüler. Hindistan Seylan limanlarında Osmanlı bayrağını gören Müslüman halkın olağanüstü ilgisi İngiltere'yi telaşlandırdı. 2. Abdülhamit'in panislamist politika güttüğünü ilan ettiler. Osmanlı padişahı gerçek politik amacına ulaşmıştı. Nihayet 22 Mayıs 1890'da Nagasaki'ye vardılar.

13 Haziran 1890'da, İmparator Meiji huzuruna çıkan Osmanlı elçisi, artık Tuğamiral rütbesi taşıyordu. Resmi ziyaretler yapıldı. Görev tamamlandı. Dönüş seyri 14 Eylül 1890 tarihinde başladı. Amiral Osman eve dönüşün huzursuzluğunu yaşıyordu. Aslında eve dönmeyi hiç istemiyordu. Japon denizinde fırtına mevsimiydi. Ertuğrul, Oşima kayalıkları açığına ulaştığında gece yarısıydı. Yorgun tekne dalgalara göğüs geremedi. Ortadan ikiye ayrıldı. Paramparça olmuştu. Yüzlerce denizcimiz boğuldu. Yalnızca 63 denizci kurtuldu; aralarında bir de şair vardı.

Ölüm haberi İstanbul'a ulaştığında Hamide hanımın gösterdiği tepkiyi bilemiyorum. Bahriye Nazırı Bozcaadalı 1903 yılında öldü. Aile Kuruçeşme'deki yalıdan apartopar çıkarıldı. Naciye Sultan yalının yeni evsahibesiydi.

Sultan II. Abdülhamit döneminin 2 ünlü bahriye nazırından biri: Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa

Ertuğrul'dan kurtulan Türk denizcileri İstanbul'a getiren Japon denizciler

Yedinci evlilik

Hamide, Osman'ın ölümünden sonra dört kez daha evlendi. Yedinci evliliğinde İsviçre'ye gitti, tüm servetini orada bitirip Türkiye'ye döndüğünde bir süre Yeşilköy'deki yalıda oturdu. Daha sonra burasını da satıp Maçka Palas apartmanına yerleştı ve 1933 yılında bu evde öldü.

Tuğamiral Osman'ın kızı Mebrure evlenip, Göztepe'de köşkte yaşadığı günlerden birisinde, bir deniz subayı köşke gelip, Osman Paşa'nın ölümüyle ilgili bilgiler verdi. "Hanımefendi, Ertuğrul'dan kurtulanlardanım. Gemiden sağ kurtulmuştuk ama, ben boğulmak üzereydim. Beni kurtarıp kıyıya çıkardığı an, dalgalar kendisini denize çekti ve bir daha dönmedi."

Duvarda, anıları unutulamayan fotoğraflara odaklanmış bakışlarla, "bu büyük babam", "şu soluk fotoğraf", Hamide hanım, yani büyükanneni Mebrure Hanım'ın kızı Nazlı Tektaş hanımefendi, bunları anlattığında, boynundaki, yalıdan kalma incilerin iriliğinde gözyaşları gözpınarlarını terkediyordu.

Hamide Hanım'ın en sevdiği torunu Nazlı Tektaş



FACİANIN SONUÇLARI HAKKINDA JAPON MAKAMLARI ARASINDA YAZIŞMALAR

Türk firkateyni "Ertuğrul'un deniz kazası ile ilgili resmi haberleşmelerin tercümeleri[123]

(1)

İtiago öğleden sonra
saat 2.05 (14.05)
19 Eylül 1890

Ekselans Vikont Hijikata
İmparatorluk Bakanı
Tokyo

Türk firkateyni "Ertuğrul"un Yokohama'dan Kobe'ye seyahati sırasında tam Kashinozaki'deki Deniz Feneri açığından geçerken 16 Eylül sabah 9'da, kazanında bir kaza olmuş ve

---

123 Deniz Müzesi Kütp. Kıymetli eserler 38.B'de "Türk Firkateyni Ertuğrul'un deniz kazası ile ilgili resmi yazışmaların Tercümeleri - İstatistik ve Raporlar 1890" adıyla kayıtlı Japon resmi makamları arasında yazışmalar İngilizce'dir. Bu yazışmaların bir kısmı Süleyman Nutku'nun eserinde de bulunmaktadır, ancak çeviride farklılıklar göze çarpmaktadır. Ama buna rağmen okuyucunun bunları da görmesini istediğimizden ayrı başlık olarak aldık. Bunu yaparken de kendi çevirilerimizi, Fahri Çöker tarafından hazırlanan *Deniz Kuvvetleri Dergisi* sayı: 476'daki çevirilerle karşılaştırıp destekledik.

Wakayama bölgesinde Ohshmia yakınındaki kayalara çarpmış ve parçalanmıştır.

Osman Paşa ile 587 kişi kayboldu. Tayfalardan dört kişi ölü olarak bulundu. Hemen hemen hepsi yaralı 63 kişi Ohshima halkı tarafından kurtarıldı, bunların dışında 2 subay, Türk konsolosluğundan nezaretinde bölge subayları ve polisleri tarafından S.S. "Böchow Maru" refakat gemisiyle buraya (İtiago) getirildi. Onlara uygun yatacak yer, yiyecek ve lüzumlu şeyleri sağlayarak hoş geldiniz dedik.

Ohshima'da kalan 61 kişi köy idaresinin özel koruması altındadır. Fakat doktor ve tercüman sayısının yetersizliği onlara sıkıntı veriyor.

Hayashi
İtiago Bölgesi Valisi

(2)

Kobe, saat: 9
19 Eylül 1890

Ekselans Vikont Hijikata
İmparatorluk Bakanı
Tokyo

Doktorların raporuna göre, yaralılar hayret edilecek şekilde iyileşiyorlar.

İki ya da üçü hâlâ ciddi yaralardan acı çekmektedir. Bununla beraber, bir gemi güvertesinde olsalar bile, onlara operasyon tedavisi yapılabildi. Böylece şimdi hepsi salimen güverteye nakledilebilir.

J. Hayashi
İtiago Bölgesi Valisi

(3)

Wakayama
saat öğleden önce 11.55
19 Eylül 1890

Ekselans Vikont Hijikata
İmparatorluk Bakanı
Tokyo

İtiago Bölgesi Valisi tarafından Ekselanslarına bildirildiği üzere, Türk firkateyni, 17 Eylül, gün doğarken Ohshima sahili açıklarında parçalandı ve özel Elçi Osman Paşa talihsiz gemi ile birlikte denize battı.

Aranmakta olan cesedi henüz bulunamadı. Sekreterimi ve memurlarımı o noktaya gönderdim.

İ. İshii
Wakayama Bölgesi Valisi

(4)

Hiogo, öğleden sonra
saat 5.30 (17.30)
19 Eylül 1890

Ekselans E. Sannomiya
Dış İlişkiler Bölümü Müdürü
İmparatorluk

İmparatorluktan ve Dış İlişkiler Dairesi'nden memurların gelmekte olduğunu buradaki Alman gambotuna zamanında bildirdim. Fakat o, yarın bütün hayattakileri gemiye almak için gerekli düzenleme yapmak niyetiyle bugün Ohshima Adası'na hareket etmeği kararlaştırmıştır. Böylece onları öbürgün sabah buraya getirebilecektir.

Bu duruma göre, her ne kadar limanda yarın akşam hareket edecek bir gemi varsa da, hayattakilerin nakli için bir gemi göndermek hususunda herhangi bir harekette bulunmayacağım.

İ. Hayashi
Hiogo Bölgesi Valisi

(5)

Kobe
19 Eylül 1890

Vikont Hijikata

Alman gambotu *Wolf* hayatta olanlara yardım için bu akşam Ohshima'ya hareket edecek.

O noktaya gemiyle gitmek üzere bu bölgeden bir memur atadım.

İ. Hayashi
Hiogo Bölgesi Valisi

(6)[1]

Tokyo, saat: 2
20 Eylül 1890

Mr. Niva
Kobe Teşrifat Başkanı

Yaralı olanların Tokyo'daki "Charity Hastanesi"ne bakım için yerleştirilmiş olmasından ve doktorların izniyle bir cerrahi tedaviye ihtiyacı olanların Tokyo'da H.J. mis S. "Yayeyama"ya gönderilmesinden imparator çok memnun oldu.

(6)2

Kobe, saat 2.40 (14.40)
20 Eylül 1890

H.E. Sannomiya
Tokyo

Kobe'den buraya tam şimdi vasıl oldum ve Hiogo Bölgesi hükümetinin sekreteri Bay Ogoshi ile buluştum. O bana Alman gambotu *"Wolf"*un hayattakilerle yarın sabah buraya dönmek üzere dün öğleden sonra 4'te hareket ettiğini teyit etti. Benim Ohshima'ya seyahatim gerekli olmayacaktır. *"Wolf"*un gelişini beklemeye ve beni bekleyen birçok işle meşgul olmaya karar verdim.

Niwa

(7)

Kobe, 9.30 akşam (21.30)
20 Eylü! 1890

H.E. Sannomiya
İmparatorluk

Türk subaylarıyla temas et ve daha dört subayın kurtulduğunu, ikisinin fena şekilde yaralı olduğunu haber ver.

Tafsilat postada.

Niwa

(8)

Kobe, 21 Eylül 1890

Ekselans,

Dün size telgrafla bildirdiğim gibi aşağıdaki hususları haber vermekle onur duymaktayım.

Alman gambotu *"Wolf"* yaşayanlara yardım için hareket etti ve 65 kişiyi getirdi. (Cesetlerin tanımı için Kobe'de bırakılan iki kişi ve Ohshima'da kalan 2 kişi hariç.)

Teşrifat Başkanı Mr. Niwa gemiyle gitti ve yaşayanların teslimi konusunda kaptan ile görüştü. Ve Türk yaşayanların devamlı hastanesi ve kalacakları yer olan Wada'daki *"Duarantine İstasyonu"nda* karaya çıkarılmaları için tesir etti.

Sözü geçen istasyonun ikinci sınıf bekleme salonları, hasta yatak odaları olarak ve birinci sınıf salonu ameliyat odası olarak uygundur. Onlar şimdi doktorların özel bakımı altındadır.

Onların zevkine (lezzet) en uygun Avrupa yiyecekleri hazırlandı. Ve tercüman olarak Kobe, Sakayemachi İtchome, 13 No.da oturan Romanyalı A. Levy adında birini tuttum.

Bu yerleşim yerleriyle, hastaların ihtiyaçları iyi bir şekilde sağlanmıştır. Ve bir ihtiyaçları kalmamıştır.

Ağır yaralı hastaların Tokyo'ya nakli hususunda imparatorluk emrini bildiren telgrafınızı almış bulunuyorum.

Yaralıların durumuna ve uygun bir nakle müsait mi olduklarına göre tam araştırmalar yapılmıştır.

Doktorların görüşüne göre, netice olarak hastaların 3-4 gün istirahat için yatmalarına müsaade edilmelidir. Bu sebepten, onların hemen nakli oldukça güçtür, bazı uyumsuzlukların meydana gelmesi nedeniyle parti iki gruba ayrılmalı, biri Kobe'de öbürü Tokyo'da (ve hastalar, şimdi oldukları gibi grup halinde Kobe'de kalmaya arzulu görünüyorlar).

Bu durumda, şimdi olduğu gibi oldukları yerde kalmaları mı, yoksa onların ayrılmaksızın Tokyo'ya nakilleri mi gerektiği hususunda emirlerinizi bekliyorum. Grup arasında İngilizce konuşan kimse yok.

Kendi istekleriyle dört subay şimdi Bay A. Levy'nin evinde kalıyorlar.

Ekselanslarının en sadık hizmetkârı
İ. Hayashi
Hiogo Bölgesi Valisi

(9)

Kobe
21 Eylül 1890

Sayın Bay,

Size çekilen telgrafı teyit etmek için, dün buraya geldim ve Bölge valiliğinin sekreteri ile buluştum. O, bana, Alman gambotu *"Wolf"* gelinceye kadar burada beklememin daha iyi olacağını söyledi.

Bu sebepten, Ohshima'ya gitmekten vazgeçtim. Çünkü o mahalle varışım *"Wolf"*'un Kobe'ye hareketinden sonra olabilirdi.

Polisler ve mahalli memurların refakatinde Kobe'ye gelen iki subay, *"Fiutci"* lokantasına yerleştirildiler, fakat onlar, A. Levy'nin evine gidip kendi hesaplarına küçük bir yere yerleştiler. Çünkü A. Levy Türkçe'yi konuşup anlayabilmekte ve onlarla anlaşmaktadır.

Bugün onlarla buluştuk. Ve majestelerinin emrini açıkladık. Son derece minnettarlık hissettiklerini söylediler.

Giysileri çok kötüydü. Bu sebepten onlara uygun giysiler sağladık.

"Wolf"a gittim ve Kaptan Credner ile buluştum. Bana haber verildi ki hayatta kalanlar 6 subay 63 er olmak üzere toplam 69 kişiydiler. Ben Ali Efendi ile buluştum. A. Levy'nin tercü-

mesiyle ona majestelerinin emirlerini tekrarladım. O da derin minnettarlık ifadesiyle dinledi.

Bütün hayatta olanları *"Wolf"*tan teslim alarak, *Wada'*daki *Temporary Hospital'*e (sürekli bir hastane) yatırdım ve onlara mümkün olan her kolaylığı sağladım.

Geçen gece imparatorluk bakanı tarafından bana çekilen telgraftaki İmparatorluk emirlerine ve bu sabahki teyidinize uyarak buradaki ağır yaralı 8 ya da 9 hastayı, eğer doktorlar karar verdiyse, H.T. Mis S. *"Yayeyama"*nın güvertesinde Tokyo'ya nakletmiş olmalıydılar.

Bu ağır yaralı hastaların Tokyo'ya güvertede nakli çok güç olacağından, bu hastanede 3-4 gün için burada elden gelen en iyi özel tedaviyi yapmak düşünülüyor. Bu zamandaki teneffüs durumu neticesi bizi en iyi tedbiri almaya yöneltecektir.

İyi anlaşabilecek ve İngilizce ya da herhangi bir yabancı bir dil konuşacak kimse olmadığı için, A. Levy adında birini tercüman olarak tuttuk. Onun aracılığı ile birbirimizi güçlükle anlıyoruz.

Bu mektubun içeriğini Bakan Vikont Hijikata'ya rapor etmenizi rica ederiz.

İtaatkar hizmetkârınız olarak
Niwa
Kobe'de Teşrifat Başkanı

Ekselans Y. Sannomiya'ya
İmparatorluk Dış İlişkiler Bölümü Şefi

(10)

Kobe, 9.45 öğleden evvel
21 Eylül 1890

H.E. Sannomiya'ya

Alman gambotu **"Wolf"** bu sabah saat 6.30'da güvertesinde hayatta kalmış 65 kişiyle buraya geldi.

Hayatta kalanlar partisinin tamamı 6 subay ve 63 tayfa olmak üzere toplam 69 kişidir. Onların ikisi, cesetlerin birer birer teşhisinin devam ettiği Ohshima'da teşhis için kalıyorlar.

Niwa

(11)

Kobe, 9.05 p.m. (21.05)
21 Eylül 1890

H.E. Sannomiya Kobe'den tahminen 3 mil uzaklıktaki Wada Karantina İstasyonu hayatta kalanlar için *"Temporary Hospital"*i uygun bulmuştu.

7 veya 8 ağır yaralı, doktorların teklifiyle, burada hastanede 2-3 günlük bir süre cerrahi tedavi altına alınmıştır. Bu süre sonunda size daha ayrıntılı bilgi bildirilecektir.

Niwa

(12)

Wakayama
22 Eylül 1890

Ekselans

Büyük gayret sarf edilmesine rağmen, Amiral Osman Paşa'nın cesedi henüz bulunamadı.

Biz yüzün üzerinde cesedi bulabildik ve her ceset için ağaç tabut sağlanıp içine konularak gömüldü.

Hâlâ deniz üstünde sayılamayacak kadar ceset vardır. Yüzden (100) fazla işçi tutarak, onları sahile getirmeye çalışıyoruz, fakat maalesef onların çoğu çürümeye yüz tutmuş ve çok korkunç bir görünümdedirler. Yaralılar yavaş yavaş iyileşmektedir.

Büyük bir dezavantaj şudur; Ohshima uygun haberleşme imkânından uzak bir mahalde bulunmaktadır. Onların günlük çalışma ve sonucu hakkında oradaki ilgililerden haber alamıyoruz.

Tekrar size yazana kadar

Ekselanslarının en sadık hizmetkârı
Wakaya Bölgesi Valisi İshii

(13)

Ekselans Vikont Hijikata
İmparatorluk Bakanı

Hiogo 8.40
22 Eylül 1890

Japon Kızılhaç Derneği Hastanesi
Tokyo

Bütün (Türk) hayatta kalanlar iyi bir şekilde korunmaktadır. 13 ağır yaralı hasta, daha iyi durumda 36 kişi vardır. Geri kalanların sağlıkları iyidir.

Takahashi
İmparatorluk Japon Kızılhaç
Derneği Hastanesi Doktoru

(14)

Kobe, 12.25
22 Eylül 1890

H.E. Sannomiya,

Bütün yaralılar geçen akşam geç vakte kadar iyice muayene edildiler. Ve 4-5 haftalık tam bir iyileşme süresine ihtiyaç olan ağır durumda 13 kişi ve 2 hafta kadar istirahate ihtiyacı

olan daha hafif durumda 36 kişi olduğu anlaşıldı. Geri kalanların sağlıkları çok iyidir.

Niwa

(15)

Kobe, 5.50 p.m. (17.50)
22 Eylül 1890

Kont Saigo,
Denizcilik Bakanı (Bahriye Nazırı)

Yokosuka'dan 20 Eylül öğleden önce saat 10'da ayrılış. "Enshiu" denizinde şiddetli yağmur ve fırtınaya yakalanma. Kötü bir felaket.

21 Eylül sabahı Ohshima'nın 5 mil kadar açığında bir Türk denizcisinin cesedini bulduk. Öğleden önce saat 10.30'da Ohshima Limanı'na (uğradık) girdik.

Türk Firkateyni "Ertuğrul"un deniz kazasının sebebi, Kashinozaki'nin 5 mil doğusunda "Piston Rod'unun" kırılmasından meydana gelmiştir. Bu nedenle dayanma gücünü kaybeden gemi, şiddetli fırtına ile oraya buraya sürüklenmiş ve sonunda demir attığı deniz feneri dibinde, kayalıklara yakın yerde tutunamamış ve gemi üç kez kayalara bindirmiş ve paramparça olmuştur. Ohshima'da ölenler için bir cenaze töreni yapıldı. Ve adada kalan 2 subayla 22 Eylül öğleden önce saat 7.30'da Kobe'ye hareket edildi.

Daha fazla dikkat isteyen her iş Wakayama Valiliği sekreteri Mr. Akiyama'nın bakımına (ellerine) bırakıldı.

Kaptan Mivra
T. mis. S. "Yayeyama" Komutanı

(16)

Kobe, 8 p.m. (20.00)
22 Eylül 1890

H.E. Sannomiya
Hayatta kalan subayların adları:

Mohammed (Mehmet) Ali Bey	Mühendis (Teğmen)
İsmail Efendi	Bando Şefi
Arif	Mühendis (Teğmen)
Mustafa Efendi	Asistan (paymaster)
Haidel *(Haydar)*	(Süvari) mid. shipman
Ali Efendi	Chaplain **(İmam)**

Hayatta kalanlar arasında Romen (Latin) harflerini yazabilecek kimse olmadığından, yukarıdaki adlar sadece telaffuza göre hecelenerek yazılmıştır. Bu sebepten doğru olmayabilir.

Hayatta olanların sayısı ve yaralıların tedavisi ile ilgili bilgi İstanbul'da Dışişleri Bakanlığı'na bildirilmiştir.

Niwa

(17)

Kobe
23 Eylül 1890

Ekselans,

Türk Firkateyni "Ertuğrul'un üzücü kaybı esnasında, durumu size telyazı ve mektuplarla devamlı olarak bildirmekten ve memurların acılarıyla ilgilenmenize güvenmekten büyük memnuniyet duydum.

Teşrifat Başkanı Mr. Niwa, evvelki gün Alman ganbotu "Wolf"un ayrılışından sonra bu ayın 20'sinde saat 1'de buraya geldi. Ve Said gemisi öbür gün hayatta olanlarla geri geleceği, bu durumda onun (Mr. Niwa) Ohshima'ya seyahatinin kesinlikle gereksiz olacağı düşüncesiyle, onu adaya gitmemeye ikna ettim.

Mr. Niwa'nın ekselanslarına yazdığı gibi, Ohshima'da hayatta kalanlar gereği gibi himaye edildiler ve yaralılar teker teker hepsi Kızılhaç derneği tarafından yardım olarak gönderilene kadar imparatorluk operatörleri ve doktorları tarafından muayeneden geçirildiler. Operatörlerin raporuna göre,

Ağır yaralılar	16
Hafif yaralılar	31
Sağlamlar	22

Ağır yaralılar da değişik derecelerde yaralıdırlar. Ciddi durumda olanların tamamıyla iyileşmesi için birçok güne ihtiyaç olabilirdi. Her ne kadar, her ihtimale karşı herhangi bir şey garanti edemezsek de, kesin tehlikede olduğu düşünülen kimse yoktu.

Yiyeceklerine gelince; onlar için en iyi yiyeceğin Avrupa diyeti olacağını düşündük. Bu seçim onların zevkine en uygunuydu.

Bütün imkânlarımızla, yabancı bir ülkede acılarını azaltmak için özel bakıma aldık, gerekli yatacak yer sağladık, elimizden gelen her kolaylığı gösterdik.

Dört subaydan her birine, kendi seçeneklerine göre uygun giyecek verdik. A. Levi'nin evinde ikametleri sağlandı. Subayların Ohshima'ya gönderdikleri rapora göre, yüzün üstünde ceset bulunmuş ve Kashino civarında toprağa dikkat ve itina ile gömülmüştür. Ora köylüleri cesetlerin araştırılması için her gün devamlı çalıştırılmıştır.

Amiralin (Osman Paşa) kalıntıları henüz bulunamadı.

Bütün işlerini ve günlük meşgalelerini bırakarak büyük bir istek ve cesaretle zavallı kazazedelere yardımı üstlenen Adalıların iyi kalpliliğine ancak hayranlık duyabiliriz.

Ekselanslarının en sadık hizmetkârı
Hayashi
Hiogo Bölgesi Valisi

(18)

P.S. Ohshima'da kalan iki subay dün buraya H.İ. mis S. "Oyayeyama" ile geldiler (vardılar).

Onları Wada'da "The Temporary Hospital" Hastanesi'ne yerleştirdik. Kaybolanların sayısının 502 olduğu görünüyor. Felaket anında gemide toplam olarak 571 kişi vardı.

Ekselanslarına
Vikont Hijikata
İmparatorluk Bakam

(19)

Wakayama, 1.25 (13.25)
24 Eylül 1890

Ekselans Vikont Hijikata

Yüz yirminin üzerinde ceset *bulundu* ve dikkatle gömüldü. H.İ. mis. S. "Yayeyama"nın gelişinde kaptan, subaylar, gemi tayfalarının yardımıyla bir cenaze töreni yapıldı.

Cesetlerin tanınması için burada kalan subaylar, öbürleriyle birleşmek üzere gemiye gönderildiler.

Bulunacak daha çok fazla ceset olacak, fakat çürüme çok korkunç biçimde olduğu için, onları sahile getirmek çok güçtür. Sekreter ve Wakayama bölgesi valisi memurları, yapılacak

ileri çalışmaları şef polisler ve mahalli subaylara bırakarak ve her çalışmayı dikkat ve ihtimamla yürütmelerini onlara bildirerek Ohshima'dan kendi ofislerine döndüler.

İ. İshii
Wakayama Bölgesi Valisi

(20)

Wakayama
26 Eylül 1890

Ekselans,

Siz ekselanslarına haber vermekten şeref duymaktayım ki, Ohshima'daki subaylar tarafından ifade edildiğine göre bugüne kadar bulunan ceset sayısı 150'nin üzerindedir. 2000 dolardan fazla değerde altın ve gümüş para buldular.

Amiral'in cesedi henüz bulunamadı.

Ekselanslarına Ekselanslarının en sadık hizmetkârı
Vikont Hijikata İshii
İmparatorluk Bakanı Wakayama Bölgesi Valisi

(21)

Wakayama
25 Eylül 1890

Ekselans,

Devamlı telyazılar ve mektuplarla, Türk Firkateyni "Ertuğrul"dan hayatta kalanlara yardımları size haber vermiş olmaktan memnuniyet duymaktayım.

Bölge Valiliği Sekreteri Mr. Akiyama'nın dönüşünde, bizim tarafımızdan takip edilen yardım seyrini kesin olarak yeniden siz ekselanslarına anlatmasını rica ettim.

Türk Firkateyni *Ertuğrul,* Kobe'ye gitmek üzere Yokosuka'dan 650 subay ve gemiciyle (Rear Admiral) Amiral Osman Paşa'nın komutasında 15 Eylül 1890 tarihinde ayrıldı.

16 Eylül akşamı saat 8'de, Kashinozaki'deki deniz fenerinden beş mil uzaklıkta rotasında seyrederken kazanında bir arıza oldu. Rüzgâr ve acımasız dalgaların çarpmalarına karşı koyma kuvvetini kaybetti. Ve gemi kayalıklar ve dar boğazların bulunduğu güneybatı yönüne sürüklendi. Öldürücü düşmana (kayalara) yaklaşma nedeniyle demir atıldı. Fakat bir tesiri olmadı. Gemi üç kez kayalıklara çarptı ve paramparça oldu, bir anda tamamen battı.

Deniliyor ki, felaket anında, Amiral, güvertedeki bir salondaydı. Ve Birinci Süvari Kaptan Ali Bey köprü üstünde kumanda eder vaziyette görülmüştü. Fakat o zamanki kargaşalıklar ve felaket bütün görüşleri sis içinde olanaksız hale getirmişti. Ötekilerin sonunu kimse bilmiyordu. Söylendiğine göre de o zaman saat gece 21.30 idi (9.30 p.m.).

Esas yetkililer tarafından bütün ayrıntılar size bildirilinceye kadar herhangi fazla bir bilgi vermeye girişmeyeceğim. Çünkü benim yazdıklarım pek becerikli olmayan bir tercüman tarafından çevrilmiş bir çeşit kulaktan dolma haberler ve adalıların söyledikleridir.

Kashino deniz fenerinde görevli subayların ifadesine göre, deniliyor ki, korkunç facianın olduğu zaman, deniz fenerinde nöbetçi subaylar Mr. Takiyava ve Nomi vardı.

Onlar, 16 Eylül gece saat 10'da ofise şiddetle giren (dalan) yabancı bir yaralının bağırışından korktular.

Ne birbirlerini anlayabiliyorlar ne de yabancının hangi milletten olduğunu ya da hangi gemiden kurtulduğunu bilemiyorlardı.

Onların yabancıya gösterdikleri ve onun üzerinde "sandalı" işaret ettiği bir deniz haritası vardı.

Yabancıdan hiçbir bilgi alınamadı. Türkçe'den başka bir dil konuşamıyordu. Hayatta kalan, yardıma muhtaç biriydi. Böylece onu özel korumaya aldılar. Aynı zamanda, daha dokuz yabancı içeri girdi. Onları da giydirerek, yaralarını sararak yardımcı olup iyi muamele de bulundular.

Sayıları 69'a ulaşıncaya kadar yavaş yavaş yükseldi. Az ya da çok yaralıydılar. Subaylar onlara kendi giyeceklerini, çarşaf ve yatak örtülerini verdiler. Küçük deniz fenerinin olanakları ölçüsünde korundular. Acele bir mesaj Kashino Köyü muhtarı (headman) Mr. H. Saitow'a gönderildi.

Mesajı alınca, Mr. Saitow konuyu Ohshima Köyü başkanına (muhtarına) iletti. O da bölge ofisi ve polis istasyonu ile haberleşti. Bölge subayları ve polisleri idaresinde Kashino, Ohshima ve Suye halkı kümeler halinde felaket yerine geldiler. Yaralılara yiyecek ve gerekli şeyleri sağlamak için çok çalıştılar.

Kazadan kurtulanlar kısmen Kashino'daki bölge okuluna, kısmen de (Dairinji) tapınağına taşındılar.

Higashi-Muro polis karakolu şefi, Mr. H. Shimizu kurtarmaya yardım için geldi. Aynı bölge papazım (kâtibini) beraberinde getirdi. Higashi-Muro bölgesi şefi Mr. Akagi de o noktaya geldi. Gelenlerin hepsi kurtulanları teselli için büyük gayret sarf ettiler.

Japon ticaret gemisi Ohshima'da demirledi ve gemi kaptanı da öldürücü kazayı duyar duymaz yardıma geldi.

Kazada kurtulanların hangi millete ait olduğunu ilk teşhis eden ve Amiral Osman Paşa'nın kayıp geminin güvertesinde olduğunu ilgili otoriteye söyleyen bu kaptandı.

Meşhur (şanlı) geminin kaybı hakkındaki bu umulmadık bilgiden sarsılmış olan Bölge Teşkilatı her yöne haberciler gönderdi. Ohshima'dan gönderilen bilgi Wakayama Bölge Valiliği'ne 18 Eylül 1890 saat gece 12'de ulaştı. Ohshima ile Wakayama'nın arası 113 milden fazlaydı. Ve ne telyazı ne de tren bağlantısı vardı. Rüzgâr ve fırtına ile birlikte dağlık

bölge ve oradaki kötü yol, habercilerin ilerlemesinde güçlük doğurdu.

Bölge Valiliği Sekreteri Mr. Akiyama, yardımcı polis müfettişi Mr. Funabashi yanlarında öteki subaylarla derhal Ohshima'ya doğru yola çıktılar. Fakat aynı engeller seyahatlerinde lüzumsuz zaman kaybetmelerine neden oldu. Ve Ohshima'ya 20 Eylül'de ulaştılar. Ve hemen felaketzedelere yardım için gerekli düzenlemeleri yaptılar.

Hishi-Humo Bölge Başkanı M.N. Akiyama ve aynı bölge kâtibi de hemen sonra geldiler. Yaralı o kadar çok ve yerde 50'den biraz fazla nüfusu olan küçük bir köy olduğundan çalışmalarda büyük bir güçlük çıkıyordu.

Bu sebepten yaralıların (18)'i 17 Eylül öğleden sonra saat (16.00) 4'te Ohshima'daki (Renshoji) Tapınağı'na nakledildiler. Ve ertesi gün 45 kişiyi aynı tapınağa taşıdılar.

19 Eylülde 2 kişi daha aynı tapınağa nakledildiler. Böylece yaralıların taşınması tamamlandı.

İmam Ali Efendi ve gemici Hayri Efendi sahile getirilen cesetleri teşhis etmek için Kashino'da kalıyorlardı.

Tabii olarak, kazazedelere Ohshima'da yapılan yardım çalışmaları kendiliğinden iki kola bölündü. Ohshima'da yapılanlar ve Kashino ve Suye'de yapılması deruhte edilenler. Mr. Heidel (Haydar e.m.) ve Bando Şefi İsmail yardım (için) hareketlerinde yardımcı olmak üzere (için) Kobe'ye gitmeyi arzu ettiler ve onlar 18 Eylül öğleüzeri "Bocho-Maru" gemisiyle, bölge subay ve polislerinin himayesinde gönderildiler. Orada da Hiogo Bölge Valiliği'nin korumasına alındılar.

20 Eylül sabah saat 7'de, Alman gambotu "Wolf", Hiogo bölgesi subayı Mr. Nagano ile Ohshima Limanı'na vardılar.

Bir konsültasyon süresinden sonra, 65 yaralı kazazede, yaralıları almak üzere görünen "Wolf"a teslim edildiler.

17 Eylül'den beri birçok deniz vasıtası cesetlerin araştırılması için görevlendirildi.

Felaketin olduğu noktanın karadan uzaklığının 150–200 yardayı aşmamış olduğu ve sanki birkaç kürek darbesiyle ulaşılabilecek gibi görünüyor, fakat uzayan yüksek uçurumlar ve zincir halinde uzanan keskin kayalar, onların altında gruplar halinde uzanan gizli sivri kayalar yaklaşacak her hangi geminin cesaretini kırar.

Hafta boyunca azmış olan deniz ve denize doğru durmadan esen fırtına, hepsi, çabuk gelişen olayda büyük bir engel oluşturdular.

Çalışmak üzere tutulan adamlar cesur ve dürüsttürler. Azgın denizin gürleme ve feryatları arasında (ortasında) bile çok iyi çalıştılar. Ve devamlı 5 gün ve gecede müteaddit (birçok) yerde 121 ceset buldular. Övgü ile denilebilir ki, herhangi bir insandan umulanın ötesindeydiler. Sahilde denizin kudurmuş dalgaları, önüne gelen her şeyi sürüklüyordu.

Kaptan Ali Bey'in acıklı hali (cesedi) ve Paymaster'inki (maaş kâtibi-ikmalci mutemet) bulunanlar arasındaydı. İlk anda bulunan 4 ceset Kashino'da mezarlığa gömüldü, fakat ceset miktarı o kadar yükseldi ki öteki bütün cesetlerin gömüldüğü deniz fenerine yakın özel bir yer seçildi.

21 Eylül 1890 tarihinde H.İ. mis. S. "Yayeyama" Ohshima'ya vardı. Ve kaptan Miura, Mr. Kagami, maaş kâtibi, Doktor Mr. Doi, Doktor Ishiwira, Teğmen Tochimoi, Teğmen Suyuki ve bir grup gemici, facianın olduğu yere yakın bir mahalle gittiler ve sekreter Akiyama tarafından yönetildiler. Mezarlık yerinin ayrılmasından sonra ciddi bir cenaze töreni icra edildi. Grup, kalan iki subaya giyecek ve gıda sağladı ve gece yarısı Ohshima'ya geri döndü. Öncede belirtildiği gibi, mezarlık yeri, deniz fenerinden uzak olmayan, kuzeybatıya bakan, deniz seviyesinden kolaylıkla görülebilecek küçük bir tepe üstündedir. Mezarlığın ortasında amiralin mezarı, kaptanlarınki sağ tarafta, doktorlarınki sol tarafa konuldu.

Öbür bütün mezarlar sağ, sol ve arkaya doğru düzenlendi.

Subay mezarlarının üzerine adları ve resmi unvanları yazılı tahta işaretler dikildi.

Emniyet ve temizliği sağlamak (garanti etmek) için bu mezarlık üstüne 2 feet (ayak) derinliğinde taze toprak konuldu.

Amiral'in mezarı için seçilen nokta, üzerine konulan taze toprak ile belirgin hale getirildi.

Her ceset sağlam tahta sandık ya da tabuta konuldu. Geniş (iyi) bir alanı kaplayan mezarlık yeteri kadar mezar için uygundu.

Daha sonraki dönemde bulunan cesetler çürümeye başladılar. Onları teşhis etmek zor oluyor.

Parçalanan geminin tahta parçaları ve öbür enkaz ve döküntü birçok noktada sahile vurdu. Fakat onların hiçbiri sağlam değildir ve biz, çarpmaların ne kadar şiddetli olduğunu tahayyül edebildik.

Evvelce açıkladığımız üzere, bu korkunç faciada büyük bir cesaret ve yakınlık gösteren 3 bölge, Ohshima, Kashino ve Suye halkına müteşekkiriz.

Onlar görevlendirildikleri her iş kolunda, kasırga ortasında işin güçlüğüne aldırmaksızın sabahtan akşamın geç saatlerine kadar çalışmakta gönüllüydüler.

H.İ. mis S. "Yayeyama" grubu cenaze merasimi(için)ni icra ettiğinde, hava şiddetli bir fırtına ile bastırdı ve gece zifiri karanlıktı.

Asil ve merhametli halk fenerlerle onlara her şekilde yardım etmeye çalıştılar. Yaralılara bakım ve sağlık hizmetinde(e) gelince herkes iş başındaydı. Ve bazıları çok ağır yaralı olduğu halde yaralıların hiçbirinin ölmediğini görmekten memnunduk.

Bu sonuç, köy başkanı ve ilgili halk tarafından gösterilen ciddi dikkat ve nazik ilgiye dayanmaktadır.

Cenaze töreni ve gömme işlemleri tamamlandı. Kalan 2 kazazede H.İ. mis S. "Yayeyama"nın komutanına teslim edildi. Bölge valiliği sekreteri ve şefi 24 Eylül'de kendi bürolarına döndüler.

Geri kalan işler, polis müfettişi ve mahalli memura devredilmiş ve her şeyin dikkat ve itina ile yapılması talimatı verilmiştir.

Son olarak, ölümlü facianın ve adamın durumunu gösteren kaba bir özetini ilave etmeyi rica ederim.

Ekselanslarının sadık ve itaatli hizmetkârı
İshii
Wakayama Bölgesi Valisi

(22)

Ekselans Vikont Hijikata
İmparatorluk Bakanı

Tokyo
24 Eylül 1890

Sayın Bay,

Kopyası yanımda bulunan imparatorluk emrini aldım. Size haber vermekten memnunum ki buraya gönderilmiş bulunan iş yöneticisi T. Takahashi'ye ilaveten, imparatorluğun onayıyla Wada'daki (The Temporary Hospital) hastaneye bağlı çalışmak üzere Japon Kızılhaç'ına bağlı aşağıdaki şahısları tayin ettim.

K. İwasaki, iş yöneticisi, felaketzede - Kızılhaç Derneği adına (gönderilen) görüşme yapmak üzere gönderilen

K. Watanabe, Eczacı

Miss S. Nakayama, Hastabakıcı

Miss K. Nakajima, Hastabakıcı

Onların Wada'daki (Temporary Hospital) hastaneye gelmesiyle yaralılara yardımda, onları faydalı bulacağınızı ve zavallı kazazedelerin sağlığına kavuşacağım umarım.

Sadık hizmetkârınız
Vikont T. Sano
Japon Kızılhaç Derneği Başkam

R. Niwa
Kobe'de Teşrifat Başkanı'na

(23)

İmparatorluk Bakanı'nın mektubunun kopyası
Tokyo, 19 Eylül 1890

Azizim Efendim (Sayın Bay)

Majeste imparatorun emirlerine uygun olarak size haber vermekten onur duyarım ki, R.C.S. halen Wada'daki hastanede bulunan *Ertuğrul*'un yaralı hastalarına yardım etmek için Hiogo'ya doktorlar ve cerrahlar gönderilmesini emretmiştir.

Sadık hizmetkârınız
Vikont Hijikata
İmparatorluk Bakanı

(24)

Vikont T. Sano
Japon Kızılhaç Başkanı'na

Tokyo, 24 Eylül 1890

Sayın Bay,

Ertuğrul'dan hayatta kalanların her birine bir yünlü yatak örtüsü verilmesinden majesteleri imparatorun memnun ol-

duklarını size haber veriyorum. Şimdi size emir olarak gönderiyorum. Emri aldığınızda, bu imparatorluk hediyesini her birinin eline geçecek şekilde dağıtınız.

Sadık hizmetkârınız
Vikont Kagawa
İmparatorluk Büyük Şefi

(25)

R. Niwa Es
Teşrifat Şefi
Hiogo

Kobe, 28 Eylül 1890

Sayın Bay,

Size son zamana kadar yazdığımdan beri, yaralıların genelde her an iyileşmekte olduklarını görmekten çok memnunum.

H.J. Mos "Yayeyama" 21 Eylül'de buraya vasıl oldu. Ve Kaptan Miura ve Dr. Kagami, Donanma Bakanı tarafından bütün hayatta kalanların Tokyo'ya nakli için kendilerine verildiğini haber verdiler, fakat imparatorluktan aldığımız telgrafta, yaralılara burada (The Temporary Hospital) hastanede tıbbi tedaviyi yapmamız talimatı verildiği için onları kaptana teslim etmedik. Bize verilen talimata uyarak hayatta kalanlara her türlü yardımı yapmaya çalıştık. 4 subaya uygun giyecekler ve günlük ihtiyaç maddeleri sağladık. Yaralıların durumuna gelince; 26 Eylül'de buradan Tokyo'ya nöbet değiştiren Japon Kızılhaç Derneği doktoruyla yola çıkan Doktor Kotanri'dan alacağınızı umarım. Majeste imparator tarafından büyük bir şefkat eseri olarak verilen yünlü giyeceklerin kabulünü görmekten büyük memnuniyet duydum.

Yaralıların her birine hediyenin verilmesinde ve imparatorluk emirlerinin tercümesinde zaman kaybedilmedi. Ve imparatorun bu duygulu hediyesi için en derin saygı hislerini değişik şekillerde açıkladılar. İlerleyen mevsim onlara daha kalın giyecekler sağlanmasını lüzumlu kılmaktadır. Ve bu hediye yararlı olacak kadar uygundur. Bu durumu Vikont Kajawa'ya açıklamaktan ve onun aracılığıyla yaralıların en derin teşekkürleri ve kalbi şükranlıklarını majestelerine nakil edilmesinden memnun olacağınızı umarım.

Keza Prens Mamatsu'nun gönderdiği şekerleme hediyelerini almaktan çok memnun oldular.

Her ne kadar göğüs enfeksiyonlarından hâlâ ciddi şekilde hasta birkaç kişi varsa da hastaların iyileşmesinin sevindirici şekilde iyi olduğunu ve halen herhangi bir zamanda gemi ile salimen nakledileceklerini söylemekten memnunum.

Hayatta kalanlara, Türkiye Dışişleri Bakanı'na gönderilmiş ve H.E. Viskont Hijikata tarafından (lütfen) bana da gönderilen yaralıların isim listesini göstererek onların iyileşme seyrini uygun şekilde izah ettim. Parçalanan geminin ayrıntılı ve hayatta kalanların durumları İstanbul'daki Türkiye Dışişleri Bakanı Sait Paşa'ya bildirilmiştir.

Sizden bu mektubun muhteviyatını (içeriğini) İmparatorluk Bakanı Vikont Hijikata'ya nakletmenizi rica ederim.

Sadık hizmetkârınız
R. Niwa
Teşrifat Başkanı

(26)

Yorhilane Sannomiya'ya
dc-d.dc.

Japon Kızılhaç Derneği Hastanesi
Tokyo, 28 Eylül 1890

Sayın Bay,

Kızılhaç Hastanesi'nden Dr. Jamagemi'yi, genel olarak hayatta kalanların H.J. Mas s.s. "Hiyei" ve "Kongo" gemileriyle naklinde gerekli tıbbi tedaviye nezaret etmek üzere size gönderdiğimi haber vermekten onur duyuyorum.

Onun muvasalatında (oraya varıldığında) tıbbi tedavilerle ilgili her konuyu onunla görüşeceğinizi (tartışacağınızı) ümit ederim.

Ben ve derneğin üyeleri kazazedeler için önemsiz bir hediyeyi gönderme fırsatını elde ettik. Lütfen onları tevzi edeceğinizi umarım.

Sadık hizmetkârınız
Vikont Sano
Japon Kızılhaç Derneği Başkanı

R. Niwa Esg.'ye
Kobe Teşrifat Başkanı

(27)

Tokyo, 6 Ekim 1890

Sayın Bay,

Yapılması gereken işleri Hiago Bölgesi valisine bırakarak Tokyo'ya döndüğümü haber vermekten gururluyum. Ona Kobe'den ayrılıştan sonra bütün olaylarla ilgilenmesi, Türk

kazazedelerinden yaralı olanların gönderilmesi ve onlarla ilgili her işin yönetimi talimatı verildi.

Kazazedeler şimdi, onları alıp vatanlarına götürecek askeri grubun gelmesini beklemektedirler.

Müsait (en erken) bir zamanda, Ben Kobe'de iken bana yazdığınız, ölü amiralin fotoğrafı hususunda (yönünde) neler yapıldığını (ne adımlar atıldığı) (lütfen) bana haber vermenizden minnettarlık duyacağım.

Sadık hizmetkârınız
R. Niwa
Teşrifat Başkanı

(28)

Ekselans
Y.N. Asada
Kanagowa Bölgesi Valisi

Yokohama, 7 Ekim 1890

Sayın Bay,

Dünkü lütufkârlığınıza cevaben, Tokyo'ya salimen dönüşünüzü kutlarım. Ölü Osman Paşa'nın fotoğrafları şimdi fotoğrafçı Mr. Y. Tamamura tarafından basılmaktadır. O Yokohama'da kaldığı esnada paşanın fotoğraflarını çekmiş, tamamlandığında amiralin ailesine bir hediye olarak göndermeyi tasarlamıştır.

Burada, Y. Fukuchi adında bir ressam Bölge Valiliği'ne ölü Naali'nin (Naili olabilir e.m.) bir portresini, ailesine bir hediye olarak göndermem için getirdi.

Portre ve sözü edilen fotoğraflar ilk fırsatta Türkiye'ye gönderilmek üzere Hiogo Bölgesi valisine yollanacaktır.

Sadık hizmetkârınız
Y.N. Asada
Kanagowa Valisi

(29)

R. Niwa Esg.'ye
Teşrifat Başkanı

Tokyo, 11 Ekim 1890

Ekselans,

H.J. Nur s.s. "Hiyei" ve "Kongo" gemilerinin hayatta kalan bütün Türkleri alarak bugün sabah saat 2'de Türkiye seyahatine başladığım size haber vermekten onurluyum.

Sadık hizmetkârınız
Vikont Kabayoma
Donanma Bakanı

(30)

Ekselans
Vikont Hijikata'ya
İmparatorluk Bakanı

Kobe, 11 Ekim 1890

Ekselans,

H.J. Nur s.s. "Hiyei" ve "Kongo" gemileri buraya geldiler ve hayatta kalan bütün Türkleri dün öğleden sonra saat 3'te teslim alarak bu sabah saat 2'de Türkiye'ye hareket ettiler.

Türkiye Hükümeti'nden gönderilen paranın hepsi hayatta kalanlar arasında dağıtıldı.

Bana verilen talimata göre, masrafların hükümetçe karşılanmak üzere onların her birine yeni giysiler yaptırıldı ve temiz ve iyi bir şekilde giydirildiler.

Evvelce muhtelif vesilelerle bildirilmiş olduğu üzere, yaralıların iyileşme seyri iyi oldu. Ve her ne kadar şimdi ciddi durumda 4 hasta varsa da, ümit ediyoruz ki onlar Türkiye'ye sağlıklı olarak ulaşabileceklerdir.

Deniz dibinden çıkarılmış veya bulunmuş ve Wakayama Bölgesi valiliği'nce gönderilmiş şeyler aşağıda gösterilmiştir.

189 parça Büyük Japon altın parası (her biri 10 dolar)

28 parça daha küçük Japon altın parası (her biri 5,00 dolar)

8 parça büyük altın para

27 parça daha küçük altın para

24 parça küçük Japon altın parası (her biri 1,00 dolar)

242 parça gümüş para (her biri 1,00 dolar)

5 parça gümüş para (her biri 50 cent)

45 parça gümüş para (her biri 20 cent)

19 parça gümüş para (her biri 10 cent)

19 parça gümüş para (her biri 5 cent)

12 parça nikel para (her biri 5 cent)

68 parça bakır para 2 yüzük (1 elmaslı, 1 Rubi'li)

1 parça gümüş fil	1 bakır fok balığı
1 cüzdan	2 anahtar (torbalı)
1 parça gümüş şamdan	2 kurdele
1 çiçek vazosu	2 teleskop
3 tespih	1 yelpaze
2 pişkol	1 kama
1 ölçü aleti	2 kıvrık kılıç (Sabre)
2 Japon kılıcı	8 subay kılıcı
3 paket	1 teleskop
1 parça ip (halat)	

Sadık hizmetkârınız
K. Hayaski
Hiago Bölgesi Valisi

(31)

Ekselans
Vikont H. Hijikato'ya
İmparatorluk Bakanı

Tokyo, 17 Ekim 1890

Ekselans,

H.J. His s.s. "Hiyei" ve "Kongo" gemilerinin dünkü, 16 Ekim öğleden sonra saat 4'te Hongkong'a gitmek üzere Nagasaki'den ayrıldıklarını size haber vermekten onur duyuyorum.

Sadık hizmetkârınız
Vikont Kabayoma
Donanma Bakam

Ekselans
Vikont Hijikata'ya
İmparatorluk Bakanı

Tokyo, 22 Ekim 1890

Sayın Bay,

Sonuç olarak, Türk Firkateyni "Ertuğrul" bu parçalanmasından sağ kalanlar için yapılan yardımların genel bir özetini burada bildirmekten onur duymaktayım.

Osmanlı İmparatorluğu'nun en yüksek nişanı majeste imparatorumuza takdim etmek üzere haşmetmeap sultanın özel elçisi Amiral Osman Paşa görevini bitirdikten ve korkunç

bir kolera salgınından kurtulduktan sonra vatanına dönmek üzere yola çıktı. Kishin, Ohshima yakınında kuvvetli bir fırtına ve kasırgaya yakalandı. Orada 16 Eylül 1890'da gemi parçalandı ve gemiyle birlikte 500 kadar kişi dipsiz derinliklere sürüklendi. Bununla beraber bu talihsiz olayı İstanbul'daki kazazede ailelerine anlatacak 67 kişi kurtuldu.

Bu üzgün haber Mr. Hayashi tarafından Hiego Bölgesi Valisine bildirildi.

O zaman, bütün Tokyo şehrini keder ve anlayış kapladı.

Teşrifat Başkanı Mr. R. Niwa, imparatorun doktoru Katsura ve asistanları hayatta kalanlara yardım için imparatorluk sarayı olan Kobe'ye gönderildiler. Onların tedavileri için doktorları göndermek için (R.C.S.) ye emir vermekten memnun olmuştu. .

İmparatorun emri, idare (otorite) tarafından bize bildirilir bildirilmez derneğimize bağlı aşağıdaki şahısları Mr. Niwa'nın grubuna katılmak üzere gönderdim. 19 Eylül'de Tokyo'dan Ohshima'ya trenle ayrıldılar:

T. Kakahashi, R.C.S.s Hastanesi Doktoru, Y. Nojima, Doktor, Miss K. Fukumoto, Hemşire Miss K. Okazaki, Hemşire

Grup Kobe'ye ulaşmadan önce, yaşayanları alan gambot "Wolf" ile Ohshima'dan Kobe'ye 21 Eylül'de öğleden önce nakledildiler.

Mr. Niwa onları teslim aldı ve onları (Temporary Hospital) hastanesinin dezenfekte (karantina) bölümüne koydu. O hastanede sağlık ekibi tarafından nezaket ve sevgi ile bakıldılar.

Hayatta kalanlar arasında 13'ü ağır, 38'i hafif yaralı bulunmaktaydı, 18'i de sağlıklıydı.

Yaralıların genel durumu; hemen hemen hepsinde kemik çıkık ve kırıkları ve deri çizik ve çürükleriydi.

Ağır yaralıların durum aşağıdadır:

2 kemik kırığı

2 kaburgada sıyrıklar
2 kalça ve diz kırığı
1 kalçada sıyrıklar
1 avuçta yara
1 göğüs yanında yara
1 kalçada yara
5 ayakta kırık
Diğerleri hafif şekildedir.

Onların hepsi cerrahi bakım ve operasyon istiyordu. Keza tıbbi tedavi isteyen iki kişi vardı.

Onlara devamlı olarak büyük bir dikkatle bakıldı. Bandajlarının değiştirilmesine, dezenfekte edilmesine ve yaraların yıkanmasına her gün ihtiyaçları vardı.

Bütün yaraların üstleri kabuk bağlamış olup altları cerahat doluydu ve çok nahoş bir koku yayıyorlardı. Bu uzun bir süre yaraların tedavisiz bırakılması sonucunda olmuştu. Bu arada yaralılar, ıssız Ohshima Köyünde ve Ohshima'dan Kobe'ye "Wolf"un güvertesindeki yolculukları esnasında yağmur ve rüzgâra maruz kalmış ve böylece [16 Eylül'den 21 Eylül'e kadar] 6 gün tedavisiz geçmişti.

Hayatta kalanlar Kobe'ye vardıkları zaman, tamamen tükenmiş ve yaralarındaki acıdan baygın haldeydiler.

Yaralıların haline bakarak onların geleceği hususunda endişeliydik, fakat çok şükür onlar en kötü krizi atlattılar ve yaraları hızla iyileşmeye başladı. Dil bakımından, tedavilerinde bazı güçlükler vardı. Birbirini anlamamak ve ilk zamanlarda onlar doktorlar ve hemşirelere olan minnettarlıklarını ifade edemediler.

Fakat günler geçtikçe, operatörler ve hastalar arasında karşılıklı arkadaşlık daha sıkı bir şekilde oluştuğu için bu güçlük hemen ortadan kalktı.

Onların (hastaların), cerrahi tedaviyi tamamıyla istekle kabul etmelerini gördüğümüz zaman çok memnun olduk.

26 Eylül'de Dr. Katsura, imparatorluktan geri çağrıldı. Onun ayrılışından sonra bütün fiziksel tedavi tamamıyla bize bırakıldı. Bu, derneğimizi çok onurlandırdı. Bu sebepten, biz derhal Kobe'ye aşağıdaki personeli, bandajlar ve diğer faydalı materyalle birlikte yaralı kazazedelerin tedavisine yardım etmek üzere gönderdik.

Komataro İwasaki	Derneğin İş Menajeri
Katsuhiro Watanabe	Tıbbi Temsilci
Miss Saku Nakayama	Hemşire
Miss Kuni Narajima	Hemşire

Yaralıların durumundan sonra soruşturmalar yapmak için Mr. İwasaki'yi tayin ettik.

Kazazedelerin, H.J. Mr. s.s. "Hiyei" ve "Kongo" gemileriyle kendi anavatanlarına geri gönderileceklerini duyduğumuzdan, cerrahi tedavi kadar, hastaların durumunu da incelemek için, F.R.C.S.'ye bağlı emekli askeri doktor Mr. Yamagami'yi Kobe'ye gönderdik.

Bu fırsattan istifade ederek derneğimiz mütevellisinden yardım olarak kazazedelere bazı şeyler dağıtıldı.

Bütün yaralılar zatürreeden şikâyetçi, ikisi hariç, iyi durumdalar. 20'si tamamen iyileşmişti. Diğerleri iyileşiyor ve daha kuvvetleniyordu. Ve birkaç gün içinde tamamen iyileştiler.

Kazazedelerin gemiye naklinde endişe edilecek bir şey olmadığı hakkında resmi bir tebliğ yaptık.

Kobe'ye gönderilmiş olan bizim özel komitemiz, geri kalan işleri Hiogo Bölge Valiliği'nin eline bırakacaktı. Ve 2 Ekim'de Tokyo'ya geri döndü. Bu suretle, her şey çok mutlu bir şekilde sonra erdi. Onları mutlu etmek ve iyileşmelerini sağlamak için onlarla acıları paylaşmayı görmüş olmaktan memnunuz. Bütün bu mutlu sonuçlar yalnız majestelerinin cömert ve merhametli emirleriyle rehberliği sayesinde olmuş ve her şey mükemmel bir şekilde yürümüştür.

Sonuç olarak, talihsiz Türk adamlarından hayatta kalan yaralıları tedavi etmek için cerrahlarımızı, doktorlarımızı ve hemşirelerimizi göndermemiz için R.C.S.'ye majestelerinin emir vermesiyle bizi onurlandırmalarına teşekkür etmemize müsaadelerinizi rica ederiz.

En sadık hizmetkârınız
Vikont J. Sano
Japon Kızılhaç Derneği Başkanı

(33)

Ekselans
Vikont Hijikata'ya
İmparatorluk Bakanı

Donanma Bölümü
22 Ekim 1890

J. Mas. s.s "Hiyei" ve "Kongo" 21 Ekim 1890'da salimen Hongkong'a vardılar.

Vikont S. Kabayama
Donanma Bakanı

1890 YILI EYLÜL-EKİM AYLARINDA YAYINLANAN JAPON GAZETELERİNDE ERTUĞRUL OLAYI

16 Eylül 1890 tarihinde kazaya uğrayan Ertuğrul'un batış haberini alır almaz yayına başlayan Japon gazetelerindeki haberler, Deniz Arşivi'ndedir ve çevirisi Osmanlıca olarak yapılmıştır.

Gazetelerde yazılanlardan kazanın oluş biçimi, kazadan sonra gelişen olaylar ve bir Japon gazetesi tarafından başlatılan yardım kampanyasının tüm ayrıntılarını okuyabiliyoruz.

Yayınlarından alıntılar yapılan ve arşivde bulunan Japon gazetelerinin adları şöyledir: *Daily Mail - Daily Herald - Gazet*. Ancak bu gazetelerde, Japonya'da yayınlanan birkaç gazeteden çeşitli alıntılar yaparak olayı ayrıntılamaya çalışmışlardır.

Bu gazetelerin haberlerinden de kaç denizcimizin öldüğünü ne yazık ki tam olarak öğrenme olanağı bulamıyoruz.

1
Japon "Daily Mail"den
Yokohama, Cumartesi 20 Eylül 1890
Hiogo 19 Eylül

Osmanlı Devleti'nin *Ertuğrul* adındaki firkateyni "Kobe"ye vardığı sırada "Kişu" sahilinden geçmekte iken kazanında or-

taya çıkan arızadan dolayı, idareden çıkıp aynı ayın (Eylül) 16'ncı günü öğleden sonra saat 16 civarında Kaşino Feneri'nin açıklarında kayaya çarparak batmıştır. Amiral Osman ile 587 subay ve personel ölmüştür. Mürettebatından altmış altısı (66) kurtulmuş ise de birçoğu yaralı olup "Oşima" Köyü halkı tarafından koruma altına alınmışlardır. İki subay, olanları anlatmak için polis memurlarıyla buraya gelmişlerdir. Boğulan personelden dört ceset dalgalarla kıyıya vurmuştur. "Oşima" hükümet memurlarıyla halkı tarafından gerekli yardımların yapıldığı bu iki subay ve polisler tarafından rapor edilmiştir.

Kazayı Bahri (Deniz Kazası)

Osmanlı Devleti'nin *Ertuğrul* adlı firkateyni, kaptanıyla birlikte 587 personeli boğulmuştur. Sözü geçen firkateynin Avrupa'dan ayrılışında bir tehlikeyle karşı karşıya kalacağı tahmin ediliyordu. Adı geçen gemi pek çok zamanlar denize açıldıktan ve birçok limana uğrayarak lojistiğini sağladıktan sonra Japonya'ya varmıştır. Bu süre içinde hakkında çeşitli dedikodular çıkarak, geminin Japonya'ya varabileceğinden ümit kesilmişti. Adı geçen firkateynin seyahatinden amaç, çeşitli limanlara uğrayarak subay ve personelin deniz haritası kullanmak (çizmek) ve yabancıların göreneklerine ait bilgiler almaktan ibaret olduğu anlaşılmıştır. Bu gemi, zamanında Japonya'ya ulaşıp Osman Paşa ile beraber bazı subaylar, hükümet tarafından resmi olarak kabul olunarak birkaç hafta "Tokyo'da" "Rokümeyfan'da" (devlet konukevi olabilir, e.m.) konuk olmuşlardır.

Tavır davranışları ve zekâları dikkat çekici olan bu seçkin subaylar sık sık açıkladıkları Japonya hakkındaki samimi duygularına karşılık olarak halkımız tarafından da sevgi ve saygıyla karşılanmışlardır. Yokohama'da biraz kaldıktan sonra gemide ortaya çıkan kolera nedeniyle "Nagora'ya" gidilmiş ve burada uzunca zaman geçirilerek tedavi için ara-

lıksız çaba harcanmıştır. Karantinanın bitiminde denize açılıp bu korkunç kazayla karşılaşmışlardır.

Şöyle ki: Eylül'ün 16'ncı günü ortaya çıkan tayfun fırtınası "Kisiyu" ile "Seküku" arasında hükmünü icra etmiş ve *Ertuğrul Firkateyni* de kuvvetli bir gemi olmadığı gibi çok da eski olduğundan fırtınanın şiddetli çarpmalarına dayanamayarak, makinesi kırılıp kayalara bindirmiştir. Geminin 653 mürettebatından altmış altısı kurtulmuş ise de, büyük çoğunluğu yaralı bulunmuştur.

Komutan Osman Paşa ile öteki subaylar Osmanlı asilzadelerinden olup hepsi ne yazık ki ölmüşlerdir. Yakın zamanlarda Japonya kıyılarında böyle korkunç kaza ortaya çıkmamıştı. Hatta ABD'nin (Omayda) ile (Omeyikan) adındaki gemilerin uğradıkları kazada bile bu kadar ölüm olmamıştı.

"Viskont Matsudayra" gerekli olan yardımlar için imparator adına telyazı göndermiştir.

2
Japon Daily Mail
23 Eylül 1890 Salı günü

Eylül'ün 19'uncu günü sabahleyin Kobe'den çekilen telyazı içeriğine göre Osmanlı Devleti'nin **"Ertuğrul Savaş Gemisi"** pazar günü Yokohama'dan Kobe'ye seyri sırasında batmış ve mürettebatının onda biri canını kurtarabilmiştir.

Kurtulanlardan iki subay tarafından bu haber "Kobe"ye götürülmüştür. Birisi bando öbürü muharip yüzbaşı olup "Bucimaro" vapuruyla gelmişlerdir. Sözü geçenler doğruca Diyobson Sokağı'ndaki "International" Oteli'ne gelmişlerdir. İngilizceyi bilmediklerinden, başlarından geçeni tam anlamıyla anlatamamışlar, ancak aşağıdaki kadar bilgi alınabilmiştir.

Şöyle ki: *Ertuğrul* pazar günü saat 11'de Yokohama'dan hareket edip (bazı gazeteler tarafından pazartesi günü hare-

ket ettiği yazılmış ise de bu yanlıştır) pazartesi günü saat 13'e kadar havanın güzelliği devam etmiş, fakat bundan sonra ortaya çıkan rüzgâr geceye doğru şiddetlenip saat 22'de deniz dalgaları kabarmaya başlamıştır. O sırada Oşima Feneri açıklarında hızla seyredilmekte iken ansızın duyulan korkunç bir sesin (patlamanın) ardından tehlike ortaya çıkmıştır. Subay ve personelin çoğu uykuda olup kurtulanların güverteye çıkabilenler olduğu bando subayının ifadesinden anlaşılmıştır. Yine bu subayın anlattığına göre gemi paramparça olmuş ve gemiden geriye hiçbir eser kalmamıştır. Bunun abartma olduğu düşünülmektedir.

Birinci Komutan (Süvari) Ali Bey, köprü üzerinde elinde bir fenerle sağa sola, **"Canınızı kurtarın!"** diye bağırmış ve sonra da kaybolup bir daha ortaya çıkmamıştır. Personelin kurtarılmasında çaba harcamadığı anlatılmaktadır. Seyri Sefain memuru (seyir harekât subayı) Nuri Bey bile bu kurtarma sırasında canını yitirmiştir. İlk önce çarkçıbaşı ölmüş olup büyük olasılıkla "sesi" duyunca makinede bir arıza olduğunu duyumsayarak, kazan patlamadan önce makine dairesine koşmuş ama orada ölmüştür. Patlamadan iki dakika sonra Ertuğrul tamamen batıp denizin üstü canını kurtarmaya çabalayan insanlarla dolmuştur. Aslında tüm bu çabalar boşuna uğraşmadan ibaret kalmıştır.

Anlatılana göre hepsi aklını yitirmiş, kollarını havaya kaldırarak suya gömülmüşlerdir. İyi yüzücü olanlar kurtulabilmişlerdir. Geminin kazaya uğradığı yer ile kıyı arası bir buçuk mil olup fırtına da sürmekteymiş.

Mürettebattan 6 subay ile 57 er kurtulmuş ve bunlardan bazılarının sağlıklarına kavuşması olanaksız görünmektedir.

Her iki subay iki saatte kıyıya çıkabilmişlerdir. Kazadan yara almadan kurtulan bu subaylar gücü kalmayan birkaç kişinin de kurtulmasına yardımcı olmuşlardır. Çıkanlardan birinin bacağı, bir başkasının kolu kırıldığı gibi ötekiler de

çok ağır biçimde yaralanmış olarak kıyıya varmayı başarmışlardır.

Kurtulanların tedavi ve barınmaları için neler yapıldığı konusunda bilgimiz yoksa da kasaba halkı tarafından özel ilgi gördükleri anlaşılmıştır. Dün "Bucimaro" adlı vapur kıyıya yakın geçtiği sırada, verilen işaret üzerine, yanaşarak yüzbaşı ile bando teğmenini alıp götürmüştür. Geri kalanların hangi yöntem ve yolla Kobe'ye getirildikleri henüz bilinmemektedir.

Japonya'da Osmanlı Devleti elçiliği bulunmayışı nedeniyle, sözü geçen firkateyn, imparatorumuza bazı armağanlar sunmak üzere gönderilmiştir. Bundan sonra kurtulanlara memurlarımız tarafından her türlü ilginin gösterileceğine güvenimiz tamdır. Önceden de belirttiğimiz gibi; *Ertuğrul* çok eski bir gemi olup, önceleri "eğitim gemisi" olarak kullanılmaktaymış. Makinesi İngiltere'de imal olunarak 1855 yılında gemiye konulmuştur. Geminin görünüşü eski ve kullanılması uygun olmayacak görüntüdeydi. Japonya'ya hareketinden önce gözden geçirilerek, daima yelkenle seyretmesi kararı verildi. Süveyş Kanalı'ndan geçerken kuma oturmasıyla onarıma gereksinme olduğu görülüp havuza alınmıştır. Geminin onarımı üç ay sürmüştür. İmparatora nişanları takdim eden Osman Paşa ölmüştür. Sözü geçen kişinin unvanı "Padişahın Harp Yâveri" olup, Rusya ile Osmanlı Devleti arasındaki savaşta herkesin takdir ettiği bir kimse olan Osman Paşa'nın büyük oğluydu. O, genç bir deniz subayı olup Ertuğrul'un seyri sırasında "Singapur'da" oldukları sırada amiral rütbesine yükselmiştir.

Bu kazanın oluşuyla ilgili çeşitli nedenler ortaya atılmakta ise de bu olayın gerçeği; kazanlarının dayanma gücü üstünde istim tutmasından ileri geldiği anlaşılmıştır. Yokohama'da bazı mühendisler Japonya kömürünün kullanılmaması hakkında, batmış geminin çarkçılarını bilgilendirmesine karşın Japon kömürünün kazaya neden olduğuna inanılmaktadır.

Yalnız bir madde var ki; o da geminin kıyıya yakın olarak hareket etmesi (seyretmesi) bu kazaya neden olmuştur. Eğer kazan patlamamış olsaydı bile, yine kayalara çarpmayla batacağına hiç kuşku yoktu.

Alınan haberlere göre Oşima hükümeti (valiliği) Başkâtibi ve öteki ilgililer "Kobe'ye" gelip bu kazayı Kiyogogenco ile eyaletin her tarafına duyurmuştur.

3
Japon Daily Mail
Yokohama - 24 Eylül 1890 - (Çarşamba)

Ertuğrul

"Cicişimo" gazetesinin yazdığına göre Oşima açıklarında batan *Ertuğrul* Firkateyni'nin 130 kadar tayfası bu ayın 20'nci günü denizden toplanıp Şanoraki'de gömülmüştür. Bu ana kadar Osman Paşa'nın cesedi bulunamamıştır.

Ertuğrul'dan kalanlar

Almanya Devleti'nin Wolf adındaki gambotu batık *Ertuğrul*'dan kurtulmuş olan 65 askeri alarak sabah saat 6'da Oşima'dan hareket ettiği, ayın 22'sinde yayınlanan "Hugonyuz" adlı gazetede görülmüştür.

Bu geminin limana varışı çok keder verici olmuştur. Kurtulanlardan iki kişinin ölenlerin sayısı hakkındaki ilk ifadeleri doğru bulunmuştur. Anımsanacaktır; bu kötü haber cuma günü Almanya başkonsolosu tarafından resmen açıklandığında *Wolf* adındaki gambotun kaptanı bir an önce olay yerine gelerek, gereksinme duyulan yardıma hemen başlamıştır. Hatta Genel Vali Hayashi, Alman *Wolf* gambotu süvarisinin bu konuda gösterdiği duyarlık nedeniyle teşekkürlerini sunmuştur. Gerçekte Kaptan "Frader'in" yardıma gidip gitmemesi, buradaki Alman elçilik mensuplarının iyi niyetine kalmıştı. *Wolf* adındaki gambot gerekli miktarda kömür, yiyecek ve öteki lo-

jistik maddeleriyle birlikte Ertuğrul'dan geriye kalanları almak için, herhangi bir tersliğe uğramamak düşüncesiyle bir Türk çevirmeni, bir de Japon resmi görevlisini alarak ertesi günü sabah erkenden köye varmak üzere saat 16'da Oşima'ya doğru hareket etmiştir. Nitekim Oşima'dan başka öteki yerlerde ve hatta daha içeri bölgelerde bazı cesetlerin karaya vurması ve öteye beriye dağılması olasılığına karşı sığ sulara girilmesi gerekebilir düşüncesiyle bir de kılavuz alınmıştır. Bu bölgede kılavuzsuz seyir yapmak gerçekten tehlikelidir.

Wolf gambotu ertesi sabah saat 6 sıralarında Oşima'ya varışı anında bir doktor ile bir subay karaya çıkarılmıştır. *Ertuğrul*'dan kurtulan, 67 kişiden ibaret olup, 9 askeri çok ağır yaralı ve ötekiler de az çok ıstırap çekmektedir.

Gambotun kıyıya varışında, kaza yerinde üç Japon doktorun hazır bulunduğu görülmüştür. Fakat hastaların durumu ve ilaç miktarı istenen düzeyde tedaviye olanak tanımamıştır. *Wolf* gambotunun olay yerine gelmesi gerçekten yararlı olmuştur. Gambottaki doktor, gelir gelmez yarası en ağır olanların yaralarını usulüne uygun sarıp tedaviye girişmiştir.

Ertuğrul kazazedeleri bir ibadethaneye ve evlere yerleştirilmiş olup Japonyalılar tarafından yemek, elbise ve öteki gereksinme duyulanlar verilerek yardımcı olunduğu memnuniyetle haber alınmıştır. Kurtulan askerlerin yaraları sarılıp bir dereceye kadar sağlıklarına kavuştuktan sonra *Wolf* gambotu ile saat 11'de ayrılmıştır.

Boğulanların karaya vurdukça toplanıp gömülmeleri için beden ve ruh sağlığı yerinde olanlardan iki bahriyeli, olay yerinde bırakılmıştır. "Kobe"de bırakılan iki kişi ve Oşima'da bırakılan iki kişi de dahil edilerek, kurtulanların toplam 69 kişiye ulaştığı saptanmıştır.

Şimdiye kadar çıkarılan 65 ölünün her biri bir ağaç tabuta konarak Japonyalılar tarafından gömülmüş ve 25 kişi de henüz gömülmemiştir.

Sahile sürüklenen cesetler çoğunlukla Fener yakınında toplanmaktadır. Çıkarılan ölülerin büyük bölümünün başsız olduğu görülmektedir. Osman Paşa'nın üniforması dalgalarla kıyıya gelmiş fakat cesedi henüz bulunamamıştır. Bu hususta verilen emir ile aramaya devam edilmektedir. Cesetlerin bozulmasından dolayı kişileri tanımak olanaksız hale gelmekle beraber paşanın parmağında bulunan özel ve kıymetli bir yüzükten tanınabileceği belirtilmektedir.

Kaptan "Frader" geleneklere göre ölülerin ruhlarım top ile selamlayıp ayin yapmaya istekte bulunmuş ve bunu gerçekleştirmek için bölgeye bile gitmiş ise de, fırtınanın aynı şiddette devam etmesi nedeniyle kıyıya asker çıkaramamıştır.

Ertuğrul firkateyni "Oşima" Feneri'ni salı günü akşamı geçmek üzere istim ile seyretmekte iken saat (gece) dokuz sıralarında, ansızın kayaya çarpmasıyla kazanı patlamış ve bu ise geminin parçalanıp batmasına yol açmıştır. Şimdiye değin enkaz arasında görülen sac parçaları (gemi sacı) bu olay anında geminin hurdahaş olduğunu kanıtlamaktadır. Bu anda cephanesinin de infilak ederek bu kadar bahriyelinin ölümüne neden olma olasılığı da düşünülmektedir.

Cumartesi günü öğleden sonra saat iki sularında "Wolf" gambotu Oşima'dan Kobe'ye doğru seyre başlamış ve dün sabah saat 6 sıralarında buraya gelmiştir. Almanya Genel Konsolosu'ndan alınan izinle, kurtulanlar Japonyalılar tarafından "Vada"da karantinaya alınmışlardır.

4
Japon Daily Mail
25 Eylül 1890 Salı

Ertuğrul'dan kurtulanlara verilmek üzere, yardım toplanması için bazı girişimlerde (gösteri, tiyatro) bulunulması düşünülmüş ve yardım konusunda karar alınmıştır.

Bu amaçla yapılacak gösterilerden biri bu ayın (Eylül) 27'nci gecesi Yokohama'da bulunan "Minatu" Tiyatrosu'nda gerçekleştirilecek ve bunun "Mösyö Skuda" tarafından yapılacak bir konuşma ile "Lantern Macık = Lantern Magic = Sihirli Fener" adlı ışıklı fenerin gösterilmesiyle ve bu fenerin gösterisi "denizle ilgili konuşmalar"dan oluşacaktır. Bu gösterilere yarın akşam "Beleuvef" bölgesindeki "Feris" Üniversitesi tarafından gerçekleştirilecek oyunlarla devam edilecektir: Yardım niyetiyle "Cicişimo" ile "Ninişimo" gazeteleri tarafından bir yardım defteri açılmış ve şimdiye kadar "Cicişimo" gazetesi aracılığıyla 23.43 yen ve öteki aracılığıyla da 147.45 yen toplandığı haber alınmıştır.

Ertuğrul kazazedeleri için burada oturan yabancı uyruklulardan yardım alınması düşünülmüşse de, bunun yanlış olacağı kanısındayız. Japonya halkı da bu düşünceye muhaliftir. Çünkü bu gemi ülkemize özel bir ziyaret amacıyla gelmişti ve resmi bir görevi yerine getirdi. Bu yardım kampanyasına yardımda bulunmak isteyen yabancılar, gösterilere gelmekle katkıda bulunabilirler.

Ertuğrul'un kaybı

Ertuğrul ile mürettebatının büyük bölümünün (çoğunun) kaybına neden olan elem verici kazaya dair Oşima'dan *Wolf* adındaki Alman gambotunun götürmüş olduğu önemli haber, cuma günü yayımladığımız haberi doğrulamaktadır. Gerçi ölenlerin sayısının yazdığımız kadar çok olmadığını sevinerek açıklarız. Burada ortaya çıkan koleradan ve öbür hastalıklardan ölümler nedeniyle *Ertuğrul*'un Yokohama'dan ayrılışında ancak 571 mürettebatı bulunmaktaydı. Bunlardan 65 kişi kurtulmuş olduğundan, 502 kişinin öldüğü açıktır. Kurtulanların ifadeleri arasında çelişkiler vardır. Görünürde, kazanın patlaması geminin parçalanmasının tek nedeni olmadığı anlaşılmış ve hatta bizim düşüncemizi doğrulayan ka-

nıt şudur: *Ertuğrul* Oşima kıyısına çok yaklaşmış, bunu fark edince de çıkmak için olabildiğince istimı basmıştır. Anlaşıldığına göre, orada daima hüküm süren akıntılar ve o anda ortaya çıkan fırtınaya dayanabilmek için geminin makinesi yeteri kadar güçlü olmadığından, geminin seyir sırasında kayalara bindirdiği hepimizce bilinmektedir. Kurtulan bir çarkçı, dün, bütün gün boyu süren konuşmada kazan patlamadan önce geminin, peş peşe üç kez kayaya çarptığını söylemiştir. Kazan patladığı anda çarkçıbaşı makine dairesinde bulunduğundan vücudu paramparça olmuştur. Süvarisi ve harekât subayı kendilerini denize atarak denizde kaybolmuşlardır. Kazan patlamasıyla ölmeyenler, deniz üstünde yüzmekte olan üç direğe sarılmış fakat bunların ikisi, üzerindeki ağırlığa dayanamayarak, sarılmış olan gemicilerle birlikte batıp yeniden dalgalar üstüne çıkıncaya kadar, birçoğu boğulmuşlardır. Üçüncü direk ise, olay gecesi kurtulanlara gerçekten kurtulma aracı olmuştur.

Osman Paşa bu direk üzerinde bulunup geminin kurtulan kâtibi tarafından üç kez yardım edilmişse de ne yazık ki ya yaralı olmasından ya da geminin süvari ve kaptanı gibi yaşamayı istemediğinden olmalıdır ki; çıkarıldığı her seferinde yine denize kayarak ölüme gitmiştir.

Almanya'nın Genel Konsolosu'nun insani duygularla verdiği izinle "Wolf" gambotu olay yerine cuma günü saat 16 sıralarında bir Türk(çe) tercümanı ve Japonya resmi görevlisi ve kılavuzuyla birlikte gitmiştir.

Ertesi sabah saat 6 sıralarında Oşima'ya ulaşıp, kurtulanların yaralarını sarıp yardım etmiştir. Kurtulanların yaraları bacak ve kol kırıkları ile ezilmelerden ibaret olup düşünüldüğü kadar ağır değildir. Yine de olay yerine koşup gelmiş bulunan üç Japonya doktoru tarafından olabildiğince tedavi edilmişlerdir. Kurtulan zavallılara Japonya halkı tarafından şefkatle yardımcı olunup ve hatta ibadetlerini yerine getirmek

için mabet ve çayhaneler tahsis edilmiştir. Kendilerine yemek, elbise verilmiştir.

Sabah saat 11'de, kurtulan 67 kişinin 65 kişisi "Wolf" gambotuna bindirilip öğleden sonra saat 14'te Kobe'ye doğru hareketle dün sabah saat 6 sıralarında buraya gelmişlerdir. Yarası hafif olan çarkçı subayı ile başka bir er Kobe'de "International" Oteli'nde kalmakta olan başka iki kimsenin yanına getirilmiştir. Ötekiler ise hükümet istimbotlarıyla "Vada"daki karantinaya götürülmüşlerdir. Boğulanlar kıyıya vurdukça, gömülmeleri için Oşima'da bırakılmış olup Japonyalılar kazazedeleri insanlık adına yardım ettikleri her ölüye tahtadan tabutlar yapmışlardır. "Wolf" gambotu Oşima'ya varıncaya kadar 65 ceset gömülmüş olup karaya vuranlar da gömülmeye devam edilmekteydi. Osman Paşa'nın setresi (ceketi) karaya vurmuş, saklanması için yâverine verilmiştir. Ceket dalgalar ile öteye beriye savrulmamış gibi görünüyor. Çünkü üzerindeki şeritler bile hırpalanmamış. Fakat kollarının birisinden büyük bir parça kumaş yırtılmıştır. Amiralin cesedi henüz bulunamamıştır.

5
Japon "Daily Mail"
Yokohama 26 Eylül 1890 Cuma

Batan Ertuğrul'dan kurtulanlar için yardımlar

"Tokyo" halkı Ertuğrul faciasında kurtulanlara yapılacak para yardımlarının ne gibi sakıncalara yol açacağını tartışmaya (gazetedekine göre "hissetmeye" e.m.) başlamışlardı. Çünkü eğer şu şanssız gemi bir savaş gemisi olmasaydı, bu olay, hiç kuşkusuz onaylanması gerekli olan (makamında olan) bir yardıma gerekçe gösterirdi. Her devletin kara ve deniz kuvvetleri (Komutanlıkları) bakanlıkları bunun gibi olaylarda harcanmak üzere yeterli miktarda malzemeyi hazırlamak zorunda olduğundan Ertuğrul'dan kurtulanlara para teklif

etmek teşekkür yerine dargınlığa, kızgınlığa yol açması olasıdır.

Bu durum "Hocişimo" adındaki gazeteye çevrede söz sahibi bir "Vikont" tarafından ayrıntılarıyla anlatılmış ve adı geçen gazetede de, her hangi bir yorum yapmadan bu düşünce ve öneriyi kabullenerek aşağıdaki gibi duyuruda bulunmuştur.

"Olay Japonya kıyısında meydana gelmiş, firkateynin subay ve personeli tüm Japonya'nın konukları olarak kabullenilmiştir. Japonya imparatoruna verilmek üzere özel olarak Osmanlı Devleti'nin nişanını taşıdığından, Japonyalılar göstermekte oldukları şefkat ve insancıl davranışları için bir açıklama bulmaları doğaldır. Ancak öteki milletler bunların yönlendirmelerine kendilerini uymak zorunda görmeyebilirler. Hatta Japonyalılar harcamakta oldukları paranın nezaketle geri çevrileceğine de emindirler. Sonuç olarak, eğer batan firkateyn Osmanlı Devleti'nin (Batı'nın büyük kuvvetlerinin) sancağını taşıyan bir savaş gemisi olmasaydı acaba hiç kimse eline cebine sokacak mıydı (elini cebine sokmayı düşünür müydü)?"

6
Japon "Daily Mail"
Yokohama 30 Eylül 1890 Salı

Ertuğrul kazazedeleri için yardımlar

Osmanlı Devleti'nin kazazede olan *Ertuğrul* Firkateyni'nden kurtulanlara para yardımı toplanılması konusunda çeşitli mahallerde (yerlerde) yardım defterinin açılmasına ilişkin "Çubeşimo" gazetesi özel sayfa (açmıştır) yayınlamıştır.

Bir kimsenin, her hangi bir hibeyi kolay kolay kabul etmeyeceği bilinen bir gerçektir. Aslında bu kabul ya da kabul etmeme millet ve hükümet katında önem kazanır. Nitekim veren ve alanın, yoksul ya da varsıl olması bu bağlamda hiç dikkate bile alınmamaktadır. *Ertuğrul*'un kaybından itibaren

yardım konusunda halkımız yardım defterleri açmış ve bunu insanlığın bir gereği saymışlardır. Ancak şu da var ki; "Uluslararası Hukuk Kanunlarına" göre ve ulusların birbirleriyle ilişkilerinde, bir savaş gemisiyle bir ticaret gemisi aynı koşullarda değerlendirilmemektedir.

Ertuğrul'un batışı Osmanlı Devleti'nin bir kaybı demek olduğundan, bu konuda teker teker değil, devletin yapacaklarına uymak gerektiği düşünülmelidir.

Ertuğrul'dan kurtulanlara toplanan yardım, bizim düşüncemize göre, bu olayda yaşamını yitirenlerin ailelerine verilmelidir. Pek çok Japon da aynı duygu ve düşünceyi paylaşmaktadır. Böyle bir heyete de Saray İmparatorluk Muhaberat Nazırı olan "Kont Guto" ve "Anlaşmaları Düzenleme Yürütme" dairesi sorumlusu memur da dahil olabilir.

Şimdi, Kont Guto'ya soruyoruz: Kendisi Japonya Dışişleri Bakanı olsaydı ve bir Japon gemisi de Osmanlı Devleti sularında batsaydı, Japonyalılara toplanacak böyle bir yardımı alır mıydı?

7
Japon Daily Mail Yokohama
1 Ekim 1890 Çarşamba

Ertuğrul'dan kurtulanları İstanbul'a götürmek için "Hiey" ve "Kongo" adlı savaş gemilerinin 7 Ekim 1890'da hazır olacakları bildirilmiştir.

8
Japon Daily Mail
Yokohama 4 Ekim 1890 Cumartesi

Ertuğrul'dan kurtulanlara verilmek üzere "Cicişimo" gazetesi tarafından 2 Ekim gününe kadar toplanan yardım, 3.592.986 yene ulaşmıştır.

İstanbul'a hareket edecek olan "Hiey" ve "Kongo" savaş gemilerinin 63 subay ve komutanlarına, Bahriye tarafından "Saninney" ve "Şiba"da, resmi uğurlama eğlenceleri düzenlenmiştir.

9
Japon Daily Mail
Yokohama 7 Ekim 1890 Salı

Osmanlı Devleti ile Japonya arasında ticari ilişkiler

"Cicişimo" gazetesi Japonyalıların Osmanlı Devleti ile "ticari ilişki" kurma zamanının geldiğini yazmıştır. Nüfusu 30 milyonu aşan Türkiye'ye 1889 yılında altmış milyon yen değerinde ihracat yapılmış, 86 milyon yenlik eşya ithal olunmuştur.

Bu ülke ile girişilecek ticari ilişki Japonya'nın çıkarınadır. "Kongo" ve "Hiey" savaş gemilerimizin İstanbul'a gidişi de, iki ülke arasındaki ticari ilişkinin kurulması için bir yol açabilir; bundan yararlanılmalıdır. "Cicişimo" gazetesinin yorumuna göre, eğer bu konuda hükümete başvuru olursa kabul edilecek ve Japon tüccarların aynı gemilerle İstanbul'a gitmesine izin verilecektir. Ancak aynı gazete, işadamlarının içinde bulunduğumuz bu olayı fırsat bilerek böyle bir istekte bulunmak istemediklerini de açıklamıştır.

Dairei nüfuz ve fon (ne anlama geldiği anlaşılamadı e.m.)

Tokyo gazetelerinde *Ertuğrul*'un enkazına hangi bakanlığın sahip çıkacağının tartışmalara neden olduğu ve konuda tereddütler ortaya çıktığı bildiriliyor.

Olay yerindeki cesetleri toplamak ve öteki bazı işleri yapmak üzere gönderilen "Yokohama" dalgıcı "Masuda Mankişi", önce "Vakayama" valiliğine başvurmuş, burada "Hiyugo" valiliğine başvurması gerektiği bildirilmiş, halbuki bu valilik de yeniden "Vakayama" valiliğine göndermiştir.

Birçok konuşma ve yazışmalardan sonra nihayet imparatorluk makamına başvurulmuş ancak buradan da bir sonuç

çıkmamıştır. En sonunda "Mamuda" İçişleri Bakanlığı'nın bu konuyla ilgili olarak Bahriye Nezareti'ne (Deniz Bakanlığı) baskı yaptığını öğrenerek, yeniden Bahriye Nezareti'ne başvurmuş, onlar da "Vakayama" valiliğinden istek gelir ise ancak o zaman kabul edileceğini kendisine bildirmişlerdir.

Japonya Gazetelerinden Yayınlar (seçmeler)

Ertuğrul kazazedeleri için "Cicişimo" gazetesi aracılığıyla toplanan yardımlar 5 Ekim gününe kadar 3.916.136 yene ulaşmıştır. "Vakayama" valiliğine bağlı "Oşima"da kazazede olan *Ertuğrul*'un mürettebatından ölenlerin ruhları için dinsel tören yapılmıştır. Bu tören 2 Ekim günü "Hiyugo" valiliğine bağlı "Vatanomisaki" bölgesinde "Misyo Morikano'nun" gözetimi altında yapılmıştır. Kendisi Kobe'de Hiranu kentinde "Şufugüci" mabedinin başpapazıdır. Bu ayinde "Hiyugo" valisinin yanı sıra 200 kişi de hazır bulunmuştur.

10
Japon Daily Mail
Yokohama 9 Ekim 1890 Perşembe

Japonyalıların Türkiye'ye denizyoluyla seyahat ve seyirleri

Japonya'nın "Kongo" ve "Hieykan" adlı savaş gemilerinin Türkiye'ye gönderileceklerini yazdığı sırada "Cicişimbu" gazetesi aşağıdaki düşünceleri ortaya atmıştır.

İstanbul'a yapılacak ziyaret derinliğine gözden geçirilecek olursa, ülkemiz için büyük yararlar sağlayacağı çok açık görülecektir. Buna göre göz önünde bulundurulması gereken bir konu da, son yıllarda Japonyalıların denizcilikte elde ettikleri ilerlemeyi, kazandıkları deneyimleri ve askeri disiplinlerini yabancılara göstermek için iyi bir fırsat olduğudur. Öte yandan bu denli uzun seferden Japon subayının kazanacağı bilgi doğal olarak genişleyip denizcilikte, çok daha ileri gidileceği ortadadır.

Denizcilerin vatanlarına kadar götürülmesi Türkiye'nin sempatisinin kazanılmasına yol açacaktır.

11
Japon Daily Mail
Yokohama 10 Ekim 1890 Cuma

Ertuğrul'dan kalanları Türkiye'ye götürmek için "Hiey" ve "Kongokan" adlı savaş gemileri 11 Ekim'de Kobe'den hareket edeceklerdir.

12
Japon Daily Mail
Yokohama 11 Ekim 1890 Cumartesi

Ertuğrul kazasından kurtulanlar için 9 Ekim gününe kadar "Cicişimbo" gazetesi aracılığıyla toplanılan para 4.248.968 yene ulaşmıştır.

13
Japon Daily Mail
Yokohama 13 Ekim 1890 Pazartesi

Ertuğrul kazasından kurtulanları Türkiye'ye götürmek için "Hiey" ve "Kangokan" savaş gemileri "Kobe"den, 10 Ekim günü sabahleyin hareket ettiler.

14
Japon Daily Herald 19 Eylül 1890 Cuma
– Acı Deniz Kazası –

Elem verici ve bize miras kalan iki deniz kazasının olduğu, bize bugün ulaşan haberlerden öğrenilmiştir. Bunlardan birisi *Ertuğrul* adındaki Türk firkateyni olup "Kobe'ye" doğru pazartesi günü "Nagaura"dan hareket etmişti. Olayın ayrıntılarıyla ilgili olarak henüz bir bilgi alınamamıştır. Çünkü bize ulaşan özel telyazıda, *Ertuğrul* parçalanmış ve Komutanı Osman Paşa ile süvarisi Cemil Bey birlikte batıp ölmüş, yalnız 63 kişi kurtulmuştur. Firkateynde 600 kişi bulunduğundan,

bu telyazıya göre bu kazada çok büyük kayıp olduğu anlaşılmaktadır.

Cemil Bey firkateynin ikinci komutanı (süvarisi) olup, kurtulmuş olduğu anlaşılıyor. *Ertuğrul* Firkateyni eski bir savaş gemisiydi. 1863 yılında inşa edilmiş olup, direk ve arması gayet çirkin, hızı da çok düşüktü. Bu kadar kişinin ölmüş olması ve geminin kazazede olması Türkiye Donanması'nın büyük bir kaybı olduğu kuşkusuzdu.

Bunun kazazede olmasının doğal olarak pek çok nedeni olacaktır. Bu geminin herhalde bir kayaya oturmuş olduğu kanısındayız. Ama geminin yanlış rotada seyretmesinden mi, yoksa fırtınaya karşı koyacak buhar (istim) ile seyretmeye yeterli güce sahip olmayışından mı kazanın ortaya çıktığı henüz bizce bilinmemektedir.

Birçok kişinin ölüm ve kaybolmasına neden olan ikinci deniz kazası da "Nipanyusenkeyşa"nın "Mosaşı Muro" adındaki vapurunun kaybıdır. Bu sabah bize ulaşan telyazıda adı geçen geminin tüm tayfasıyla beraber "Tanabe" Körfezi'nde batmış olduğu ve yalnız bir kişi kurtulmuş olup bunun da "yerli deniz vasıtalarından" biri tarafından "Tanabe'ye" çıkarıldığı bildirilmiştir.

"Mosaşi", Kaptan "Ferahim'in" komutasında ve üstelik kömür yüklü olarak buraya doğru seyrederken 15 Eylül sabahı saat 5'te "Simonusaki"ten geçmiştir. Adı geçen geminin saat 7 sıralarında "Şikoko" kıyısının kuzeyinde batmış olduğu tahmin edilmektedir. Bir olasılık; "Bongu" Boğazı'ndan dışarıya geçmiş olabilir ancak bundan sonra bir bilgi alınamamıştır.

Bu geminin kazazede olması şirketi için büyük bir kayıp olacaktır. Çünkü bu gemi pek yeni olup geçen yıl (Renfro)'da "Nobnitiz" ve ortakları tarafından inşa olunmuştur. Bu gemi 2630 tonluk ve 1693 ton yük taşıma kapasitesinde olup boyu 300 kadem 5 pus, eni 40 kadem 1 pus ve derinliği de 25 kadem 5 pus idi.

Kaptan "Ferahim"in böyle bir kazada ölümüne ve geminin elli altmış tayfasında ölüm ve kayıpları çok büyük üzüntü yaratmıştır.

15
20 Eylül 1890 Cumartesi

Dünkü sayımızda *Ertuğrul* Firkateyni'nin kazazede oluşuna ait bazı bilgiler verilmiş olup daha geniş bilgiler Japonya gazetelerinden derlenmiştir.

Ertuğrul Firkateyni geçen pazartesi günü "Kobe"den hareket ederek, saat 16'ya kadar seyre devam etmiştir. Ertesi günü makinesinde bir arıza ortaya çıkmıştır. Bu arada firkateyn "Oşima"daki "Maşinozaki" Feneri açıklarında bulunup, kıyıya doğru sürüklenmiştir. Birkaç yıl önce "Normanton" adlı geminin batmış olduğu yere yakın bulunan kayalığa çarparak sulara gömülmüştür. Bu kazadan (kafile komutanı) Komutan Osman Paşa da içlerinde olmak üzere, boğulanların toplamının 587 olduğu söylenmiştir.

"Hiyegüken" Vilayeti Valisi tarafından 19 Eylül tarihli ve saat 2'de çekilen telyazıda (kayıtlı) belirtilen açıklamalar ile yem ek bilgiler edinilmiştir.

Şöyle ki: Şimdiye kadar denizden ancak 4 ceset çıkarılmış olup mürettebattan 63 kişi "Oşima" halkı tarafından kurtarılmış ise de, bunların çoğu yaralıdır.

Kurtarılanların yanlarında polisler ve hükümet memurları bulunmasına rağmen, olayı aydınlatacak bilginin alınması için "Bukomaru" adlı gemi ile "Kobe"ye getirilmiştir. "Kobe"ye varışlarında, mahalli hükümet yetkilileri tarafından karşılanarak, son derece nazik davranılıp insancıl davranışlarla kendilerine yardımcı olunmuştur. Geri kalan 61 kişi "Oşima"da tedavi olunmaktaysa da doktorlar ve çevirmenlerin yetersiz olmasından pek çok zorlukla karşılaşılmaktadır.

Bu kazanın kederli haberi "Tokyo"ya ulaştığında, Japonya Dışişleri Bakanı, Osmanlı Devleti'nin Dışişleri Bakanlığı'na ve haşmetli Japonya imparatoruna birer telyazı çekerek kazanın oluşumunu haber vermiştir. Teşrifat Müdürü –Mister Nivarinomok– ve bir Doktor, İmparatorluk Dairesi Bakanı tarafından olay yerine hızlı bir şekilde gönderilmiş ve kurtulanların yardımına koşması sağlanmıştır. Bundan başka olay hakkında araştırma ve soruşturma yapmak üzere bir mülkiye memuru (müfettiş) görevlendirilmiştir.

Bu olayla ilgili haber alındığında, Bahriye Dairesi'yle ilişkiye geçilip, olay yerine hemen gidilip ilk müdahale için, "Bukoenko"da ikamet eden "Papameken" adlı gemiye emir verilmiştir. Bu gemi emri aldıktan iki saat sonra yirmi mil hızla olay yerine gitmiştir. Kurtulanları götürmek için Alman "Wolf" gambotu "Oşima"ya doğru dün saat 4'te "Hiogo"dan hareket etmiştir.

Olayların akışından anlaşılacağı üzere bölge halkı buna benzer kazalarda, gelenek haline gelen, her türlü özveride bulunmak ve yaralıları tedavi için gerekenlerin yapılmasından kaçınmamıştır.

Keder verici olay, vasıtaların yokluğu ve aynı zamanda "Oşima'nın" çok uzak olması nedeniyle Tokyo'ya çok geç ulaşmıştır. Her ne kadar "Vesusami" güzergâhıyla "Oşima" ile "Kobe" arasında gidip-gelen bir vapur olmakla birlikte, seferler uzun aralıklarla yapılmaktadır. Bu nedenle yukarıda sözü edilen iki subay "Oşima"dan karşıya geçerek "Tanabe"den "Kişiyu" bölgesine varmışlar, buradan "Kobe'ye" gitmek üzere vapura binmişlerdir. Bu seyahat iki gün sürdüğünden, Ertuğrul kazazedelerinin durumu ve geminin batışı haberi ancak dün Tokyo'ya ulaşmıştır.

"Cicişimbo" ve "Nisişimbo" gazeteleri Ertuğrul'dan kurtulanlar için yardım defterleri açmışlardır. Bundan sonraki bilgiler "Hiyegonguz" gazetesinden alınmıştır. Osman Paşa ve

Ali Bey boğulanlar arasındadır. Osman Paşa yüzmekte iken başına çarpan serenin (gemi direğinin) etkisiyle sulara gömülmüştür. Saat 21'de geminin kazanları patlayıp beş dakika sonra gemi dağılmıştır. Kurtulanlar ise karaya çarparak bacak ve kolları kırılmış olup çok fazla ıstırap çekmektedirler.

16
Japon Daily Herald
22 Eylül 1890 Pazartesi

Aşağıdaki bilgiler "Kobe Herald" gazetesinden alınmıştır.

Ertuğrul Firkateyni, gazetelerin yazdıklarına göre; "Yokohama"dan pazartesi günü hareket etmeyip pazar günü sabahı saat 11 civarında hareket etmiştir. Pazartesi öğlene kadar hava ve deniz sakinken birdenbire patlayan bir fırtına geceye doğru çok şiddetlenmiştir. Saat 22 civarında deniz dalgaları çok yükselmiştir. Bu sırada "Oşima" açıklarında bulunan firkateyn tam istim ile seyre çabalamaktaydı. Önce korkunç ve müthiş bir patlama sesi duyulup hemen ardından da bir karışıklık ortaya çıkmıştır.

Subay ve erlerin büyük bölümü yataklarında olup o anda ölmemiş olanlar güvertenin dağılmayan kısmına hücum ederken geminin batmakta olduğunu görmüşlerdir. Bando subayı geminin parça parça dağıldığını anlatmışsa da bunun abartmadan ibaret olduğu da çok açıktır.

Firkateynin süvarisi (komutanı) Ali Bey elinde bir fenerle bir an için güvertede tekrar tekrar "Herkes canını kurtarsın!" diye sesi çıktığı kadar bağırdıktan sonra denize atlayıp kaybolmuş. Kurtulanların ifadesine göre, kendisini kurtarmak için de hiçbir çabada bulunmamıştır.

Seyri Sefain Memuru Nuri Bey de aynı biçimde ölmüştür. Bu kazada yaşamını ilk yitiren çarkçı olmuştur (çarkçıbaşı olacak e.m.). Kazadan az önce kamarasından çıkarak makine dairesine inmiş ve kazan patladığında da vücudu parampar-

ça olmuştur. Birkaç dakika sonra Ertuğrul enkaz haline gelip denizin yüzü can havliyle uğraşan insanlar ve geminin öteye beriye atılan parçalarıyla kaplıydı.

Öte yandan anlatılana göre; birçok kişi akıllarını yitirip kollarını havaya kaldırarak denize batıp yaşamlarını yitirmişlerdir. Kumandan Osman Paşa kıyıya doğru yüzmekte iken başına isabet eden (çarpan) bir serenden dolayı o anda gömülüp ölmüştür.

Kurtulanların ise sağlıklarına kavuşacakları kuşkuludur. Çünkü o anda fırtına sürmekte ve kıyı 1.5 mil uzakta bulunmaktaydı. Yalnız 6 subay ile 57 er kıyıya ulaşıp bunların da çoğunluğu o kadar yaralıdır ki, sağlıklarına kavuşacakları kuşkuludur.

Subaylardan bir teğmen ile arkadaşı yüzerek 2 saatte ancak karaya ulaşabilmişlerdir. Yaşamaları tesadüfen herhangi bir nesneye çarpmamaları sonucudur. Artık kıpırdayacak gücü kalmayanları da kıyıya çıkarmaya yardımcı olmuşlardır. Kurtulan 6 subaydan birinin bacağı ve öbürünün kolu kırılmış olup personelin de pek çoğu haddinden fazla yaralıdır. Mürettebatın bakımı için yapılanları pek bilmiyorsak da, bölgede olan Japon halk tarafından içlerinden gelerek şefkat ve merhametle insanlık adına yardımcı oldukları muhakkaktır.

Dün "Bucimaro" adlı vapur oradan geçerken, kıyıda bulunanlar tarafından gemiye işaret çekilmiştir. Gemi kaptanı da kurtulanlardan yüzbaşı ile bando subayının Kobe'ye götürülmesini büyük bir istekle kabul etmiştir.

Gemide meydana gelen korkunç gürültüyü açıklayacak birçok varsayım ortaya atılmış ise de, en akla yatanı, kazanlarda dayanabileceğinden daha fazla buhar tutulmasıdır.

Yokohama'da bulunan keşif ve muayene memurları Japonya maden kömürünün alınıp kullanılmaması için *Ertuğrul*'un çarkçı subaylarına uyarıda bulunmuş ve hatta bu hususta yaptıkları açıklamaların (bilgilendirmelerin)

doğruluk ve yanlışlığı; Japonya kömürünün kazanı (ne yolda) hangi şekilde patlatabileceği bizce bilinmemektedir. Ancak bir gerçek var ki; gemi kıyıya olması gerekenden daha fazla yaklaşmıştır. Bu kıyılar en tehlikeli bölgelerdir. Eğer kazan patlamamış bile olsaydı, yine de batma olasılığı çok yüksekti.

17
30 Eylül 1890 Salı

Yokohama'da mesleki şöhretiyle tanınan dalgıç "Masuda", Ertuğrul'un battığı yere dalarak, arma arasında ya da tavlunlarda sıkışıp kalması olası olan cesetleri çıkarmayı üstlenmiştir. Kendisi şimdi Oşima'da bulunup, bölgeye "Papamankan = Yayamankan" adlı vapurla gelmiştir.

Oşima'dan mektupla verdiği bilgiye göre, olay yerinde denizin dibi çok engebeli olup bazı yerlerde de yükseklik ve derinlik değişmektedir. *Ertuğrul* Firkateyni kırk kulaç suda bulunup deniz ve hava uygun olduğu anda, kendi arzusu ile yüklendiği bu görevi hayırlı sonuca ulaştıracağı kanısındadır.

Ertuğrul'da işi bittikten sonra "Musaşi" bölgesine (geminin battığı yerde) ve daha sonra "Yurinuyu" adlı geminin battığı yere gidecektir (yerde dalacaktır).

18
Japon Gazet
19 Eylül 1890 Yokohama

Ertuğrul adlı Osmanlı firkateyninin parçalanması ve beş yüzden fazla personelin kaybı

18 Eylül'de (mahı cari'nin 18. günü - Eylül'ü Efreni = Rûmi yılın Eylül ayı) Kobe'den alınan özel (gizli) telyazıda *Ertuğrul* adlı Osmanlı firkateyninin kazanı patlayarak parçalanmış ol-

duğunu ve 600 personelden, 65 kişi kurtulduğunu ve amiral Osman Paşa'nın da ölenler arasında bulunduğunu haber vermiştir.

Telyazının aynısı aşağıdadır

"Ertuğrul, kazanının patlamasıyla parçalanmış olup 65 kişi kurtuldu. Osman Paşa'nın öldüğü - içeriğindedir."

Geçen Temmuz'un 18'inci günü yani, Osman Paşa, padişah tarafından gönderilen nişanı takdim ettikten biraz sonra muhabirlerimizden birisinin paşa ile yaptığı söyleşiyi; muhabirimizi çok nazik biçimde karşılayarak kabul ettiğini ve gemiye ait bilgileri 20 Temmuz tarihli sayımızda yayınlamıştık.

Ertuğrul çok eskiden inşa olunmuş bir savaş gemisidir. Okul eğitim gemisi olmaya çok uygundur. 1800 ton büyüklüğünde ve makinesi 600 buhar beygiri kuvvetinde mükemmel bir yelkenli gemidir. İstimle 9-10 mile kadar, yelken ile de 10 -12 mile kadar seyir yapabilir.

20 yıl önce İstanbul'da inşa olunmuş ve 6 yıl önce de yeniden tamir edilmiştir. Üstündeki silahlar "Armstrong-Krup-Nordenflet ve Hoçkis" toplarından ibaret olup toplam 22 tanedir. Altı takım torpidosu bulunmaktadır. Askerleri, "Hanri Martin ve Pençister, (Winchester)" tüfekleriyle silahlanmıştır. İçi elektrikle ışıklandırılmıştır. Tüm personeli 600 kişiye yakın olup 20 subay, 10 öğrenci ve 12 çarkçısı vardır.

Başka bir kaynaktan aldığımız bilgiye göre gemi 1856 yılında Rusya Hükümeti tarafından Sivastopol'da inşa olunup Kırım Savaşı'ndan az önce Osmanlılara satılmıştır.

Saygıdeğer okuyucularımız biliyorlar ki gemi daha önce kolera salgını yüzünden uzun bir süre "Kegura'da" karantinada beklemiş ve kısa bir süre önce karantinadan çıkmıştı.

19
Japon Gazet
Yokohama 20 Eylül 1890
Ertuğrul Firkateyni'nin batışı

"Hiyugo News" gazetesinin cuma günkü sayısında yayınlanan bilgiler aşağıdadır.

Yokohama'dan buraya gelmekte olan *Ertuğrul* adlı Osmanlı savaş gemisinin batmış olduğuna dair şimdi alınan haber aşağıda sunulmuştur.

Gemi kayaya çarpıp yara alınca, soğuk su kazanlarla temas etmiş ve patlamış olması olasılık dahilindedir. Bu iki olayın birbiri ardında olmasını geminin içindekiler fark edememişlerdir.

Kurtulan 63 kişiye ne tür muamelede bulunulacağını bilmemekteyiz. Onlar, Japonya imparatoruna Osmanlı padişahı tarafından gönderilen bir nişanı getirdiklerinden, hükümetten özel konuk olarak muamele göreceklerinden kuşku yoktur.

Japonya'da Osmanlı Devleti'nin bir temsilciliği yoktur. Bir sefirleri olmadığı gibi şehbenderleri bile yoktur. Burada bir temsilcilikleri olmadığından, ilk kez gönderilen bu Osmanlı gemisinin personelinin işlerinin nasıl yürütüleceğinin bilinmediği gibi, kendi işlerini, gereksinmelerini de yalnızca gemi içindekiler biliyorlardı. Bundan dolayı da ortaya çıkan aksaklıkların sorumlusu İstanbul'daki Bahriye Nezareti'dir.

Akılcı düşünüldüğünde aşağıdaki kusurlar görülmektedir: Seyre uygun 6 ay İstanbul'da geçirilmiştir. "Süveyş'te" ya da "Portsaid'de" makinesinde bir arıza olup bir ay da burada kalmıştı. Ardından "Kolombo'da" da bir duraklamaya uğramıştır. Oradan alınan haberlere göre bu da kömür değişikliğinden ileri gelmişti. Gemi dört aydan bu yana Japonya'daydı, 30 Mayıs günü "Nagasaki"ye uğrayarak, binadan ayrıldıktan

sonra 5 Haziran'da Yokohama'ya vardılar. Orada ise gemilerinde kolera ortaya çıktı, uzunca bir süre karantina altında kaldılar.

Tokyo'dan Kiçu'ya gönderilen bir telyazıya göre, dün bazı görevliler akşam treni ile Kobe'ye doğru hareket ettikleri ve buradan da vapur ile olay yerine gidecekleri bildirilmiştir.

Ketçu'da bando subayına elbise yaptırılmış ve yüzbaşı ise "Wolf" ile olay yerine gitmiştir. Kobe'den "Cicişimbo"ya gönderilen telyazıdan öğrenildiğine göre dün sabah Almanya gambotu "Wolf", Oşimamura'dan ayrılıp, *Ertuğrul*'un tayfasından 61 kişi getirmiştir. Kazazedeler hükümet konağına kabul olunup yaralılar "Wadanoski" deki karantina hastanesine gönderilmiştir. Daha sonra alınan telyazıya göre "Wolf"un götürdüğü 4 subay ile 55 er, görevli memur ve doktorlar tarafından hükümet konağına getirilmişlerdir. Burada vali, müşavir ve polisler hazır bulunmuştur. Bunlardan dört kişi ağır, on askerin dışındakiler de hafif yaralıdır. Bunlar gerekli tedavide Hükümet doktorlarıyla birlikte, kıyıya çıkan yaralı arkadaşlarına çok yardım etmişlerdir. Bu altı subaydan birinin ayağı, öbürünün kolu kırıktır. Mürettebatın büyük bölümü çeşitli şekilde yaralıdır. Kurtulanların barındırılması ve bakımlarının iyi mi kötü mü yapıldığı bilinemezse de, anladığımız kadarıyla bölge halkı tarafından sevecenlikle yardım edilmektedir.

Dün "Bucimara" geçmekte iken kıyıdan işaret edilmesi üzerine, kaptanı lütufta bulunup bu iki subayı almış fakat önceden "Kobe"ye getirileceklerinden bilgimiz olmamıştır. İmparatorumuza nişan getiren bu geminin personeline, burada Osmanlı Devleti'nin resmi bir temsilcisi olmadığından, Japonya Hükümeti'nin yardımcı olarak ülkelerine dönmelerini sağlayacağını umut etmekteyiz.

Ertuğrul Firkateyni eski bir gemi olup daha öncede okul eğitim gemisi olarak kullanılmıştı. Makinesi İngiltere'de yapılmış olup üzerinde 1855 tarihi yazılıdır. Tekne makineden

de eski olduğundan bir dönem yalnızca yelkenle seyir yapması kararlaştırılmıştı.

İmparatora gönderilen nişanı taşıyan Osman Paşa bu kazada ölmüştür. Bu kişinin unvanı "Padişahın Savaş Yaveridir."

Kazanın patlamasına yol açabilecek birkaç olasılık düşünülmektedir. En akla yakın olanı kazanların dayanma gücünden daha çok istim tutulmasıdır. Söylentiye göre Yokohama'daki bakım sırasında çarkçılar Japonya kömürünün kullanılmayacağına karar vermişler ise de, biz, Japonya kömürünün kazanları patlatması konusunu pek açıklayamayız (uzman değiliz anlamında da olabilir e.m.). Başka bir neden de geminin karaya çok yakın seyretmesidir. Tehlikeyi davet eden başlıca hata budur.

Eğer kaza, patlamamış olsaydı, geminin karaya gidip kazazede olacağı çok açık olarak görünmektedir.

Oşima'da resmi görevlilerden biri Kobe'de kazazedelerle konuşmasında aldığı bilgiler ülkenin her yanına iletilmiştir.

"Bir çarpma ile herkes deliler gibi yerinden fırladı. Kaptan Ali elinde bir fenerle köprü üstüne çıkıp felkelerin mayna olması emrini verdi. Felkeler mayna olundu. Fakat seviye inince dalgalar ile kıç tarafa doğru gittiler. Yeniden herkes başının çaresine baksın diye bağırdı. Ve ardından kendisini denize attı. Osman Paşa da Kaptan gibi hareket etti. Ancak başına bir seren vurdu ve batıp boğuldu." Kazazedelerin ifadeleri aynen böyledir.

Subay ve öteki mürettebatın toplamı olan 360 kişiden, 6 subay ile 57 er kıyıya çıkabildiler. Buraya getirilenler öteki kazazedelerin acınacak halde bulunduklarını söylüyorlar. Bir bölümünün kolları kırık olduğu halde, kıyının her bir yanına düşmüşler ve kayalara çarpa çarpa yaralanmışlar, yorgun düşmüşlerdir. Yaraları ağır durumda olanlara hemen yardım edilmezse yaşayamazlar denmektedir.

"Bucimaru" buraya salı gecesi gelmiş, hemen polise ve Ketçu'ye durumu haber vermiş. Ardından Tokyo'ya telyazı çekerek nasıl hareket edilmesi gerektiği sorulmuştur. Burada bulunmayan subaylar arkadaşlarına doktor, gerekli ilaçlar ve yiyecek gönderilmesi; hemen İstanbul'a bir telyazı çekilmesini istemişlerdir. Dün sabah "Hayaşi" Valisi, "Wolf" adındaki Almanya gambotu süvarisini çağırmış, kaptan da erzak ve ilaçları kazazedelerin yardımına götürmeyi olumlu karşıladığından, sabah erkenden hareket etmiştir.

Her ne kadar kazazedeler, gemilerinin karaya gitmediğini söylemekteler ise de, burası biraz kuşkuludur. Bizim kanımızca gemi, "Alises" adlı vapurun kazazede olduğu bölgeye (kayalıklara) vurmuştur. "Bucimaru"nun kaptanının ifadesine göre; bu iki subay "Oşima" Adası'nın üzerinde bulunmuştur. Bu varsayım, *Ertuğrul* kıyıya yakın olduğu için bazıları kıyıya varabilmiştir, ifadesiyle somutlaşmaktadır. Onlar kıyıyı buluncaya kadar iki saat süreyle yüzmek zorunda kalmışlardır. Halbuki gemi gerçek rotasında olsaydı hiçbiri kıyıya varamazdı. Korkunç ve çok büyük dalgalar yüzmelerine engel olurdu.

"Bucimaru" vapuru kazazede olan iki kişiyi limana getirdi. Bunların ifadesiyle, salı günü "Kişyunosaki" yörelerinde yani "Yokohama'dan" 250 mil açıldıktan sonra ani bir fırtınanın çıkışıyla *Ertuğrul* batmıştır. Subay ve öteki personelin toplamı altı yüz kişidir ve 6 subay ile 57 er kurtulmuştur. Osman Paşa ile süvarisi Ali Bey çok ağır yaralı olup geri kalanlarının kolları ve ayakları taşlara çarparak kırılmıştır.

Bu kederli haber kente ulaştığında İçişleri Bakanı Kont Siyago, Japon imparatorunu bilgilendirmiştir. İmparator kurtulanlara resmen taziyet buyurup Bahriye Nazırı ile Dahiliye Nazırı 16.45'te trenle "Şimbaşi"den hareket etmişlerdir. İçişleri Bakanı "Vekayame" ve "Hiyugo" valilerine, kurtulanların tedavisine, boğulanların gömülmesine son derece duyarlı davranmalarını emir buyurmuştur.

Limanda bulunan "Mosaşi" adlı Japonya savaş gemisi, *Ertuğrul*'un kazazede olduğu "Kiyu" bölgesine ertesi günü hareket ettirilmiştir.

"Nici Şimpo" ve "Cicişimbo" gazeteleri hemen Ertuğrul kazazedeleri için bir yardım defteri açmışlardır. Bu defter ayın 30'una kadar açık bulundurulup toplanacak para hükümet kanalıyla dağıtılacaktır. Biz de büyük bir istekle bir defter açıp başına on lira yazdık. Bu deftere imza atanlara, parayı idarehanemize teslim ettiklerinde "Kanagavaken" Valisi "Asadeyesamıri" hazretlerine teslim edeceğimizi garanti ederiz. Batan firkateynden kurtulanlara yardım için fazla söz söylemeye gerek görmüyoruz.

20
Japon Gazet
Yokohama 22 Eylül 1890

–Ertuğrul Firkateyni'nin Batışı–
–Kazadan kurtulanların ifadelerinden elde edilen bilgi–

"Kabherald" gazetesinin 19 Eylül tarihli sayısından alınmıştır.

Ertuğrul Firkateyni'nin kaybına ait bilgiler bu sabah Kobe'ye ulaştı. Gemi pazar günü Yokohama'dan ayrılıp bu tarafa doğru hareket etmiş ve yolda kazaya uğrayıp batmış, personelinin onda biri kurtulmuştur.

Bu bilgi kurtarılan ya da kendi kendine kurtulup "Kobe'ye" gelmiş iki kişiden alınmıştır. Bunlardan biri bando subayı, ötekisi de yüzbaşıdır. Bunlar buraya "Bucimaru" yardımıyla (gemisiyle) gelip çırılçıplaktılar; International Otel sahibi ile tanışıklıkları olduğundan oraya giderek yerleşmişlerdir. Bu adamlar İngilizce'den ancak o iki sözcük (lügat) bildiklerinden kendileriyle konuşup anlaşmak çok zor olmaktadır. Fakat otelci ve tercümanlık eden bir kişinin yardımıyla bölük pörçük bilgiler elde edilmiştir.

Ertuğrul, Yokohama gazetelerinin yazdığı gibi pazartesi günü değil pazar günü saat 11'de limandan ayrılmıştır.

Pazartesi günü saat 13'e kadar güzel bir havada seyredilmiş, daha sonra şiddetli bir rüzgâr esmeye başlayıp gece de çok şiddetlenmiş ve saat 22'de tam süratle seyrederken meçhul bir ses duyulup geminin içerisi bir anda karmakarışık olmuştur.

Subay ve öteki personel, bulundukları yerlerinden fırlayıp güverteye çıktıklarında, geminin karaya gittiğini anlamışlardır.

Bando subayı, ifadesinde geminin bir anda paramparça olduğunu söylemiştir. Ancak bu ifadelerin çok abartılı olduğu düşünülmektedir.

Kaptan Ali Bey elinde bir fenerle köprü üstünde görülmüş ve birkaç kez "Kendinizi kurtarınız!" diye bağırdıktan sonra, sularda kaynayıp gitmiştir. Söylentiye göre Ali Bey, kendisini kurtarmak için hiçbir çaba harcamamıştır. Nuri Bey de aynı şekilde boğulmuştur.

En önce çarkçıbaşı ölmüştür. Makine dairesinde bir arıza olduğu söylenerek makine dairesine çağrılmış ve aynı anda patlamayla birlikte havaya uçmuştur.

Geminin tamamen batışı birkaç dakika sürmüş ve denizin yüzü kurtulmaya uğraşan insanlarla kaplanmıştır. Ancak bunların büyük bölümü, denizin yüzündeki ağaç parçalarının çarpması sonucu ölmüşlerdir.

Kıyının bir mil uzakta oluşu, dalgaların da çok yüksek olması nedeniyle çok iyi yüzücüler bile kendilerini kurtarmakta zorluk çekmiştir.

Yalnızca 6 subay ve 57 er kıyıya ulaşabilmişlerse de çok yaralı olduklarından kurtulma şansları kuşkuludur. Yüzbaşı ile arkadaşı 2 saat yüzdükten sonra hiç yara almadan kıyıya ulaşabilmişlerdir.

"Hyugo Nyus" gazetesinin 20 Eylül tarihli sayısında yayınlananlar aşağıya yazılmıştır.

Yokohama'dan Kobe'ye gitmekte olan, *Ertuğrul* Firkateyni adlı Osmanlı gemisinin 16 Eylül gecesi batarak Kaptanı Ali Bey ve 557 mürettebatının boğularak ölmesi şimdiye kadar dünyada görülen kazaların en büyüğüdür.

Japonya ve çevre denizlerde şimdiye değin buna benzer bir kaza olmadığı gibi, hiç bu kadar çok sayıda da insan ölmemiştir.

Günümüze en yakın tarihte olan kaza 24 Ocak 1870'tedir. ABD'nin "Omide" adlı korveti "Badu" Körfezi'nde "Bombay" adlı vapurla çarpışarak batmıştı ve bu kazada 170 kişi ölmüştür. Bu sayı *Ertuğrul*'un 557 kaybıyla karşılaştırıldığında çok az kalmaktadır. Bu denli (büyük) çok kaybın olduğu bir deniz kazasını bulabilmek için, gerilere, 1787 yılına gitmek gerekmektedir. Bu yıl, "Royal George" gemisinin kaybıyla 569 personel ölmüştür. 1788 yılında da "Taymis"de "Prens Elis" gemisinin batması ile 600 ile 700 arası bir kayıp olmuştur. Yine o yıl "Veverpolis" adlı İngiliz savaş gemisinin batışı çok keder verici olmuş ve 300 kişi ölmüştür.

Dün haberini yazdığımız *Ertuğrul* kazası, 16 Eylül gecesi olmuştur. Mürettebatın büyük kısmı, denizi kendilerine sonsuza kadar yaşayacak bir mekân seçmişlerdir.

Ertuğrul gemisinin batışıyla ilgili olarak özel bir yorum yapmak, bu batışın nedenini açıklamak çok zordur.

"Bucimaro" gemisi tarafından salı günü buraya getirilen iki kazazedenin ifadeleri, geminin battığı gün ve saate ilişkin bilgilerin yanlış olduğunu göstermektedir.

Bunlardan biri bando subayı, öteki de bir (muharip e.m.) yüzbaşı olup yüzbaşının İngilizce bilgisi de çok azdır. Bando subayı ise İngilizceyi hiç konuşamamaktadır.

Bütün bunlara rağmen, öğrenilebilen bilgiler "International" Otel'in sahibi Mister (Bay) Levi'nin yardımıyla elde edilmiştir (öğrenilmiştir). İki subay bu otelde konuk edilmişlerdir. Bunlar pazar günü Yokohama'dan makine ile seyre başladık-

larını ifade etmelerine karşılık Yokohama gazeteleri pazartesi günü hareket ettiklerini yazmaktadır. Salı günü kuzeyden bir fırtına kopmuş, fırtınaya karşın bir süre seyre devam edilmiş ise de kazan patlayıp gemi beş dakikalık bir sürede parçalanmıştır.

Yaralıların bakımı Kızılhaç Derneği'nden üç doktor tarafından yapılmaktadır. Kısa sürede iyileşmelerini dileriz. Düne kadar "Komoto"dan 100'e yakın ceset çıkarılmıştır. Fakat Osman Paşa'nın cesedi henüz bulunamamıştır. Kıyıya sürekli olarak cesetler gelmektedir.

Kurtulan subaylardan birisi halen "Komoto"da bulunmaktadır. Osman Paşa'nın ceketi paramparça olarak enkazın arasından bulunmuştur.

Tokyo hükümet memurlarıyla tüccarları 50-100 dolar vererek "Cicişimbo"nun açtığı yardım defterlerine adlarını yazdırmışlardır. "Kont Guto" da 10 dolar vermiştir.

21
23 Eylül 1890 Yokohama
–Ertuğrul kazazedeleri–

Dün alınan telyazıdan (22 Eylül) öğrenildiğine göre, cesetler sürekli olarak "Fomanoura"dan "Kişu" kıyılarına kadar vurmaktadır. Cumartesi gününe kadar 130 ceset çıkarılmıştır.

"Hiyugo" Tüccar Tersanesi Nazırı "Omatsukomon" *Ertuğrul*'un içinde bulunan değerli eşyaları çıkarmak için girişimde bulunduğu "Cicişimbo" tarafından yazılmaktadır. Geminin ve içindeki eşyanın çıkarılma sorumluluğunu bakan (nazır) üzerine almıştır.

"Cicişimbo"nun girişimleri başarıyla sonuçlanmış ve düne kadar toplanan yardım 2190 dolara ulaşmıştır.

Mistres Mare, Zennezaburo, Vatanap, Fokosaburo ve Yokohama işadamlarının her biri 25 dolar vermişlerdir. Dün de Bahriye mensuplarından (eşleri dahil) 1500 dolar toplanmıştır.

22
Japon Gazet
24 Eylül 1890 Çarşamba

Batan Ertuğrul Firkateyni'nden kurtulanları taşıyan "Wolf" gambotunun gelişi

"Doğru bilgi"
Yalnız 69 kişi kurtulmuştur.

Almanya gambotu "Wolf" Ertuğrul'dan kurtulan 65 kişiyi alarak, Oşima'dan pazar günü sabah saat 6 sıralarında Kobe'ye hareket etmiştir. Gambotun gelişiyle birlikte bu kötü haber ne yazık ki doğrulanmıştır.

Buraya daha önce gelen iki subayın verdikleri bilgilerde samimi oldukları (verdikleri bilginin doğru olduğu anlamında olabilir e.m.) ortaya çıkmıştır.

Kazayı öğrenir öğrenmez Almanya Konsolosu, "Wolf" gambotunun süvarisine hemen emir vererek her türlü yardım ve kurtarma çalışmaları için olay yerine gitmesini sağlamıştır. Daha sonra Vilayet Genel Valisi "Hayaşi"ye de, verdiği emrin amaç ve içeriğini açıklamıştır. "Hayaşi" de konsolosun bu insani yardım amaçlı davranışına teşekkürlerini bildirmiştir. Çünkü Kaptan "Krander"in kaza yerine gidişi ancak Almanya konsolosunun emrine bağlıydı.

"Wolf" gambotu da kömür, yiyecek ve öteki gereksemelerinin yanı sıra birkaç tercüman ve bir kılavuz alarak, ertesi gün sabah erkenden Oşima'ya ulaşabilmek üzere, öğleden sonra saat 16:00 sıralarında buradan seyre başlamıştır. Seyir sırasında karşılaşılacak (zorlukların) sorunların çözümü içinde bir resmi görevli de alınmıştır.

"Wolf" gambotu ertesi sabah saat 6'da Oşima'ya ulaşarak, doktor ve öteki personel hemen çalışmaya koyulmuştur.

Kurtulanların 9 tanesi ağır yaralı olmak üzere toplam 67 kişidir ve ötekilerin de hepsi yara bere içindedir.

Gambotun doktoru gelmeden önce bölgede bulunan 3 Japon doktoru olanakları ölçüsünde yaralıların tedavisini yapmışlardır. Ancak bu 3 doktorun cerrahi müdahale için gerekli olan aletleri yeterli değildi. Gambotun doktorunun gelişi bu bakımdan çok yararlı olmuştur. Öncelikle en ağır yaralıların tedavisi yapılmıştır.

Kurtulanların bir kısmı bir ibadethaneye, bir kısmı da çayhaneye taşınmıştır.

Muayene sonucuna göre, gücü kuvveti yerinde görülen iki kişi cesetlerin gömülmesine yardım ve gözetim amacıyla burada bırakılmış, öteki 65 kişiyle birlikte gambot saat 11.00'de hareket etmiştir. Daha önce Kobe'ye gelen iki ve Oşima'da kalan iki kişi de dahil olmak üzere toplam 69 kişi kurtulmuştur.

Şimdiye kadar 65 ceset kıyıya vurmuş, bunların her biri bir tahta tabuta konularak gömülmüştür. 25 cesedin de gömülmesi söylenmiştir. **(Herhalde 65 ceset Wolf ayrılmadan gömülmüştür.)**

Cesetler fener çevresinde karaya sürüklenmiş olup pek çoğunun başları kopmuş durumdadır. Osman Paşa'nın üniforması karaya vurmuşsa da henüz cesedi görülememiş ve bulunabilmesi için dikkatle aranmaktadır. Cesetler bozulmaya başlamışlarsa da Osman Paşa'nın parmağında bulunan yüzük tanınmasını sağlayacaktır.

Kaptan "Frader" tüm seyir süresince, ölenler için "denizci töreni" yapmak için çırpınıp duruyorsa da, denizin azgınlığı yüzünden karaya asker çıkaramamıştır. Kaptan çok istemesine rağmen tören yapılamamış ama yine de bu arzusu takdirle karşılanmıştır.

23
Japon Gazet
24 Eylül 1890 Yokohama

Ertuğrul Firkateyni buhar ile seyrederken, perşembe akşamı saat 21.30 sıralarında Oşima Fenerini geçmek üzereyken

aniden kayaya çarparak kazanı patlamış ve gemi parçalanmıştır.

Karaya sürüklenen enkaz parçalarının çok küçük boyutlarda (ölçülerde) olması, kazanın şiddetini göstermektedir.

Bu çarpma sırasında cephanenin ateş alması sonucu ortaya çıkan patlamayla can kaybı çok fazla olmuştur. (Bu bir olasılıktır e.m.)

"Wolf" gambotu cuma günü sabahtan Oşima'dan hareket ederek dün sabah saat 6'da Kobe'ye ulaşmıştır. Kurtulanların hepsi Almanya konsolosunun izniyle, Japonyalıların yardımıyla Vada'daki karantinaya yerleştirilmiştir.

24
Japon Gazet
26 Eylül 1890 Yokohama

"Hiyego Nyus" gazetesinin yazdığına göre "Ertuğrul" ve "Mosasi"den "Yorunodu" gemisinde boğulan ve ölenlerin ruhları için "Hiogu"daki bir Buda mabedinde "Segoki" ayini yapılmıştır. Bu ayinde eceliyle ya da kaza sonucu bir ölümle yaşamlarını yitirenlerin ruhları için dualar edilmiştir.

Japonya gazetelerinin ifadelerine göre *Ertuğrul*'un batışı haberi Tokyo'ya ulaştığında Dışişleri Bakanı "Vikont Ayoki" İstanbul'da bulunan Osmanlı Devleti Dışişleri Bakanı'na taziyetlerini içeren bir telyazı göndermiştir.

Yine aynı gazetelerden öğrenildiğine göre Türkler Oşima'da Japonyalılardan ayrılırken üzüntü içindeymişler.

"Kobe Nikuku" gazetesinde yaralıların tedavisi konusunda yazılanlar şunlardır: Vada'daki karantinada bulunan kazazedelerin bakım ve tedavisi için, saray İmparatorluk Dairesi doktorlarından iki doktor, iki cerrah, Kızılay (Kızılhaç) Derneği'ne mensup iki bayan hemşire ile Kobe Hastanesi'nde görevli 6 bayan hastabakıcı görevlendirilmiştir.

Kurtulanlardan 13 kişi çok ağır yaralıdır ve bunların sağlıklarına kavuşmasının ancak birkaç hafta süreceği sanılmaktadır.

"Nikoko" gazetesi, yaralıların tedavi sırasında ıstırapla çok bağırdıklarını da eklemiştir.

25
Japon Gazet
29 Eylül 1890 Yokohama

Son gelen haberlere göre, Yokohama'da dalgıçlar derneği başkanı ünlü "Masuda Mahkişi", Ertuğrul'un içinde kalmış olan ceset ve eşyaları ücretsiz çıkarmak için gönüllü olmuş ve bu konuda resmi makamlardan izin beklemektedir. Mahkişi'nin ifadesine göre, gemi Oşima Feneri açıklarında on kulaç derinlikte bulunup vasatından ayrılmıştır.

Kayalar arasından çıkmış bazı cesetler görünmekle birlikte, şimdiye kadar devam eden kötü hava koşulları, bunların çıkarılmalarına engel olmuştur. "Vakayama Ken"deki resmi makamlar tarafından Dışişleri Bakanlığı'na verilen bilgiye göre her gün birkaç ceset karaya vurmakla birlikte Osman Paşa'nın cesedinin henüz bulunamadığı haber verilmiştir.

- Haberleşmeler -

Gazetemize gönderilecek okuyucu mektuplarına sayfalarımız açıktır. Mektuplara ve okuyucunun düşünce ve yorumlarına hiçbir şekilde karışılmayacak ve düzeltilmeyecektir.

"Batan Ertuğrul Firkateyni'nden kurtulanlar için yardım"

"Japon Gazet" başyazarlığına

Efendim, batmış olan Osmanlı Firkateyni Ertuğrul'dan kurtulanlara yardım ve kolaylık sağlamak amacıyla yardım defterleri açıldığını yerli ve yabancı basın yazmıştır.

Bazı yazarlarımız, bu gemi yabancı bir ülkeye aittir ve bu ülkenin denizcilerine bu tür yardımda bulunmak ülke (Türkiye e.m.)

tarafından hakaret olarak kabul edileceğini yazmak cesaretinde bulunmuşlardır.

Bu hakaret sözcüğü cidden çok ağırdır.

Yardım konusu belki aceleyle alınmış bir konu olabilir. Fakat bu insanlık adına alınmış yardım kararı, dünyanın hiçbir köşesinde hakaret olarak kabul edilmez.

Bu yardım düşünce ve girişimi kamuoyunca kesinlikle desteklenmeli ve aşağılanmamalıdır.

Hiç kuşkusuz bazı yazarlar bu konudaki eleştirilerinde haklıdırlar. Çünkü her hangi bir ülkenin dost da olsa bir ülkenin, askerlere, yardım toplayarak para vermesi uygun değildir. Ancak burada (bu olayda) ortaya çıkan koşullar, olumsuz düşünceleri yok etmelidir.

Kazazedeler hangi ülkeden olursa olsun bunlara para yardımı yapacak kişiler, yardımını doğrudan doğruya "Sekiçuşe", yani Kızılay Derneği'ne gönderebilirler. Bu demek haşmetli Japon imparatorunun himayesi altında olup henüz kuruluş aşamasındaysa da her hususta güvenilir mükemmelliktedir.

26
Japon Gazet
1 Ekim 1890 Yokohama

Japon gazetelerinden birindeki habere göre; Ertuğrul'dan kurtulanları Türkiye'ye göndermek için "Hiey" ve "Kongo" kruvazörleri seçilmiş olup, 7 Ekim günü hareket etmeleri kararlaştırılmıştır.

Japon imparatoriçesi son derece ilgi gösterdiği gibi, bu kez hastanede bulunan yaralılara birer fanila armağan etmişlerdir.

27
Japon Gazet
7 Ekim 1890 Yokohama

Bir Japon gazetesinin "Hiyugo-Ken" Valisi "Bay Hayaşi" den aldığı bilgiye göre Osmanlı Devleti, *Ertuğrul*'dan kurtulanlara 5590 dolar göndermiştir. Kurtulanlar için Hükümet her türlü yardımı yapacak güçte olduğundan, bu paranın geri gönderilmesi talep edilmiştir. **(Kim tarafından talep edilmiş; belli değil e.m.)**

28
Japon Gazet
11 Ekim 1890 Yokohama

Kobe'den, Japon gazetelerinden birine gönderilen telyazıdan öğrenildiğine göre; *Ertuğrul*'dan kurtulanları alan "Hiey" ve "Kongo" kruvazörleri İstanbul'a gitmek üzere dün limandan ayrılmışlardır.

"Nici Nici" gazetesi Osmanlı Devleti'nin *Ertuğrul*'dan eşya ve öteki malzemelerin çıkarılması için, "Yokohamalı Mankişi'den" (dalgıç e.m.) her hangi bir istekte bulunmadığının öğrenildiğini açıklamıştır. Fakat Japonya Hükümeti bu konuda Osmanlı Devleti'nden izin almadan, *Ertuğrul*'dan kurtulanlar arasında bir soruşturma yapmak ve kurtarma konusunda düşüncelerini saptamak üzere bir heyet kurulmasına karar vermiştir.

29
Japon Gazet
2 Ekim 1890 Yokohama

Şimdiye kadar Ertuğrul'dan kurtulanlara ve ölenlerin ailelerine verilmek üzere toplanan para yardımı 3422.42 dolara ulaşmıştır. Osman Paşa'nın cesedi henüz bulunamamıştır.

30
Japon Gazet
8 Ekim 1890 Yokohama

Kazazede olan *Ertuğrul*'un 500'den fazla personelinden boğulanlardan, 27 Eylül'e kadar 260 ceset karaya çıkmıştır (vurmuştur). Kazadan 9 gün sonra yapılan aramada cesetlerin tanınmasının olanaksız olduğu görülmüştür. Cesetler aşağıda belirtilen bölgelerde gömülmüştür.

97 ceset "Kaşinomurı"da, 122 ceset "Kavaramura"da, 14 ceset "Oci Ocimura"da, 1 ceset "Koşimoto Koşimotova"da gömülmüş ve kaza bölgesinde Bahriye Dairesi'nin gözetiminde, arama yapılması kararlaştırılmıştır.

31
Japon Gazet
12 Ekim 1890 Yokohama

Ertuğrul kazazedeleri için "Cicişimbo" gazetesi tarafından toplanan yardımın, yerinde teslim edilmesi amacıyla gazetenin yazarlarından "Neda" Efendi Japonya kruvazörlerinden Hiey"le İstanbul'a gitmiştir.

32
Japon Gazet
3 Ekim-1890 Yokohama

Rusya Dışişleri Bakanı, *Ertuğrul*'un batışı nedeniyle Osmanlı Devleti'ne bir taziyename takdim etmiştir. Ve *Ertuğrul*'dan kurtulanların İstanbul'a bir Rus savaş gemisiyle getirilmesini önermiştir.

"Osaka; Asahi Şimbin" gazetesinden alıntı yapan "Kobe Herald" gazetesinin yazdığına göre; *Ertuğrul*'un battığı günden itibaren şimdiye değin 150 ceset çıkarılıp gömülmüştür.

Dalgıç yardımıyla çıkanları eşya arasında şunlar bulunmaktadır: "2000 dolar karşılığı Osmanlı parası - 2 Japon kılıcı - 10 subay kılıcı - 2 tane tüfek - 2 tane tabanca - 2 çift gözlük - 1 tane ... ve elbise ile bir iskandil."

33
Japon Gazet
9 Ekim 1890 Yokohama

"Cicişimbo" gazetesi aracılığıyla *Ertuğrul* Firkateyni kazazedeleri için toplanan parasal yardım 4198.62 dolara ulaşmıştır.

Dün sabah Japonya gazetelerine verilen telyazıda "Hiey" ve "Kongo" kruvazörlerinin bu sabah İstanbul'a hareket ettiği bildirilmiştir.

34
Japon Gazet
15 Ekim 1890 Yokohama

"Hiey" ve "Kongo" kruvazörlerinin iki gün önce, *Ertuğrul* kazazedelerini alarak Kobe'den ayrılmış ve Nagasaki, Hongkong, Singapur, Kolombo, Aden, Port-Said yoluyla İstanbul'a ulaşacakları ve uğradığı yerlerde kömür almak üzere dörder gün, İstanbul'da üç hafta kalmaları kararlaştırılmıştır.

Ertuğrul mürettebatından ölen ve boğulanlardan her gün cesetler karaya vurmaktadır. 244 ceset gömülmüştür. Teşhisleri (tanınmaları) olanaksızdır. Deniz dibinde, 9 ceset geminin enkazına takılmış gözükmektedir.

9 Ekim gününe kadar gemiden çıkarılan eşya ve malzeme "Bay Mizaku Hociceru" ile "Vakayama-Ken"deki Topçu Dairesinde görevli "Higaşimuro" yardımıyla Kobe'ye gönderilmiş ve sözü edilen eşyalar kayıtlara geçmiştir.

Yaklaşık olarak 800 altın, gümüş ve bakır sikke, bir yüzük, bir gümüş fil, 2 tane sandık anahtarı, bir tane gümüş mum şamdanı, şerit, bir tane vazo, 2 tane mikroskop, 3 tane gül saksısı, bir tane kemik yelpaze, 3 tane tüfek, bir tane termometre, bir tane mesaha aygıtı, 2 tane gemici kılıcı, 2 tane Japon kılıcı, 8 tane subay kılıcı, 1 tane teleskop (dürbün), bir parça halat, 2 tane top ve bir süngü.

35
Japon Gazet
20 Eylül 1890 Yokohama
- Ertuğrul Firkateyni'nin batış şekli -

hakkındaki yazının son kısmında,

"Bir çarpma ile herkes deli (aklım yitirmiş) gibi yerinden fırladı. Kaptan Ali elinde bir fenerle köprü üzerine çıkıp felekelerin mayna olması emrini verdi. Felekeler mayna olundu. Fakat seviye inince dalgalar ile kıç tarafa doğru gittiler. Yeniden 'Herkes başının çaresine baksın!' diye bağırdı. Sonra kendisini denize attı.

Osman Paşa da kaptan gibi hareket etti. Ama başına çarpan bir seren nedeniyle boğuldu.

Askerler ve subayların toplamı 630 kişiden ancak 6 subay ile 57 er kıyıya çıktılar."

36
Japon Gazet
24 Eylül 1890 Çarşamba
(gazetenin son kısmında)

"Kobe'ye" ulaşan iki ve Oşima'da yardım ve tanıma için bırakılan iki kişi de içinde olmak üzere "Wolf" gambotundaki 65 kişiyle birlikte toplam 69 bahriyeli kurtarılmıştır.

Şimdiye kadar 65 cesedin her biri bir tahta tabuta konularak gömülmüş, 25 ceset gömülmek üzere hazırlanmıştır. Cesetler fener civarında karaya vurmuş olup pek çoğunun başları yoktur.

Osman Paşa'nın üniforması karaya vurmuşsa da, henüz cesedi görülememiş olup, araştırmaya devam edilmektedir.

Cesetler bozulmaya başladıklarından hiçbir kimseyi tanımak olası değilse de Osman Paşa'nın parmağında bulunan yüzük onun tanınmasında bir tanıtıcı kanıt olacaktır.

SÜLEYMAN NUTKU'NUN SON SÖZÜ[124]

Şu kara satırlara son vermeden önce millet uğrunda canlarını feda eden Ertuğrul bahadırlarının, bu masum şehit Osmanlı çocuklarının fedakâr ve temiz alınlarına melun ve mütecaviz eller tarafından kara leke sürülmek istenmiştir. Eğer bundan söz etmez isek ödevimizin en kutsal bölümü unutulmuş sayılır.

Bedbaht Ertuğrul, ihtirasların kapkara okyanusunda yok oldu... Türkiye'yi, hatta tüm İslam dünyasını ağlatan bir kederle; komutan, subay ve öteki personelin askerlik namusunu, irfan ve ödevseverliklerini anı olarak bıraktı geride...

Fakat şimdi, başta Abdülhamid olmak üzere çeşitli makamlardaki birtakım alçaklar, bu matemi bir de utanç zehri ile zehirlemek istemektedirler. Bütün milletin sinesinde yatan temiz anıyı kirletmek ve Ertuğrul faciasının gerçek nedenlerini bilen ve üzgün gözlerle izleyen tüm yabancı hükümetlere karşı Osmanlı Bahriyelilerinin ödev bilincini (namusunu) karalamak istiyorlardı.

Şunları yaymaya çalışıyorlardı: Suç geminin çürüklüğünde değil onu idare edenlerdedir.

Bu alçaklar, kendi dinlerinin ve tüm insanlığın bir ahlak kuralı olarak koyduğu, "ölmüşleri hayır ile anınız" ilkesini bile çiğneme-

---

124 Yazar Süleyman Nutku, eserini bu başlıkla bitirmemiştir. Bu başlık ve noktalama işaretleri tarafımdan eklenmiştir, (e.m.)

ği; o yüce makama ulaşanlar ile alay etmeyi hor görmeyi bile göze almışlardı. Çünkü korkuyorlardı.

Ertuğrul'un çürüklüğünden dolayı battığını; hem de bu sefer için seçildiği sırada irfan ve vicdan sahiplerinin gösterdikleri engellemeler bütün bahriyece bilindiği gibi, bilime inanan mantık sahibi insanlar arasında da yayılmıştı. Bahriye subayları, hatta erleri bahriyeye özgü suçlama ile –hele Bozcaadalı'ya– açık açık lanetler yağdırıyor, her yandan "Aslında bu felaketin olacağı belliydi; gözleri kör olsun..." biçimindeki mırıltılar; bir babanın hıçkırığı, bir ananın baygınlığı ya da erkek ve kız kardeşlerin ansızın beliren gözyaşlarıyla kesiliyordu.

Bu gerçeklerin toplumca bilinmesinin yanı sıra, hainlerin vicdanlarının sesi, gece ve gündüz bunların alçak ruhlarına "Bu çürük gemiyi, kendi inadınız yüzünden bile bile oraya gönderdiniz ve battı..." diye haykırıyordu.

Hem toplumun hem de vicdanlarının haykırışlarına karşılık ne söylenecekti?.. Abdülhamid Osmanlı halkının derin kırgınlığından kurtulmak istiyor, hatayı alt makamları işgal edenlere atmayı kararlaştırıyordu. Bahriye Nazırı başta olmak üzere alt makamlarda bulunanlar ise bunu anlıyor ve padişahın gazabından kurtulmak için savaş veriyorlardı.

Bundan kurtulmanın tek çözüm yolu vardı: facianın kusur ve ortaya çıkışını başkalarına, özellikle kendilerini koruyamayacak durumda ve konumda olanların üstüne atmak... İşte o zaman hem müstebit hükümdar hem de sefil bakanlar suçsuz görüneceklerdi.

Bunun için de düşünüldü; çözüm bulundu: Ertuğrul kazasından kurtulan bir iki er çağrılarak, onlara, istibdat döneminin siyasi alışkanlıklarından olan korku, ceza ya da ödül sözü vermek gibi yöntemler uygulanacaktı. Bunun etkisinde kalacak erlere, resmi inceleme sırasında geminin denize dayanamayışından değil de; rotanın yanlış hesaplanmasından; subay ve komutanların bilgisizliği yüzünden Oşima Feneri kayalıklarına gitmiş olduğu söylettirilecekti (itiraf ettirilecekti).

Bu konuda ne denli başarılı olunduğu bilinmiyorsa da, eğer böyle söylettirilmiş ise başarının; soruşturma sonuç raporunun incelemenin gerçekleştirildiği Yıldız Sarayı'nda kalmış olduğuna şüphe yoktur.[125] Çünkü Ertuğrul trajedisinin kesin olarak, başta bulunanların alçaklıklarından doğduğuna ve geminin bu denizde seyre kesinlikle uygun olmayışından batışına, en kötümserinden düşüncesizine, en bilgilisinden denizciliği bilenine değin vicdanı sızlamayan bir tek kişiye rastlanmamıştır.

Bu da, bilerek işledikleri cinayetlerine kurban olan şehitlere iftira etmek kadar alçakça bir cinayet daha işlemekten çekinmeyen sefillerin vicdanına karşı, tanrının şehitleri için göstermek kerametinde bulunduğu bir mucizedir.

"Gark eder âlemleri bir katre âb-ı mağfiret"
" Var kıyas et mevce-i derya-yı rahmet ne idüğün[126]

***

Batan firkateynden kurtulan aşağıda adları yazılı altı subayla altmış üç eri taşıyan Hieyi ve Kongo adlı Japon kruvazörleri ekim ayı ortalarında (Dersaadet'e) İstanbul'a gelmişlerdir.

Bu gemiler aynı nitelikte ve sistemde olup; boyutları, teçhizatları ve mürettebatı aşağıda gösterilmiştir:

Boyu	*232 kadem*
Eni	*40 kadem*
Çektiği su	*17 kadem*
Tonajı	*2200 ton*
Makine gücü	*2490 BB*

125 Ne yazık ki bu inceleme (evrakının) dokümanın, bu kez Yıldız'dan çıkan doküman arasında bulunup, Bab-ı Âli'ye geldiği halde geçen seferki yangında yandığı öğrenilmiştir. (Süleyman Nutku)

126 Allah'ın günahları affetme suyunun bir katresi yeri ve göğü batırmaya yeterlidir.
Buna göre, merhamet denizinin dalgasının neler yapabileceğini sen düşün.
(Bu beyit Emekli Amiral Vehbi Ziya Dümer tarafından yorumlanmıştır.)

Hızı	*13 mil*
Silahları	*Üç parça 17 ve altı parça 15 santimetrelik toplardır.*

Pruva ve grandi direkleri kabasorta ve mizanesi sobye armalıdır. Süvarileri birer miralay ve ikincileri binbaşı olup her birinin 24 subay 43 mühendis (teğmen) 5 topçu, 38 porsun çavuş ve onbaşı olmak üzere 225 mürettebatı vardır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ERTUĞRUL FACİASINDAN JAPONYA'NIN MODEL ÜLKE OLMA GERÇEKÇİLİĞİNE

Miğferleri zaferden sonra daha sıkı bağlayın.
Amiral TOGO

ERTUĞRUL FACİASI SONUÇLARI

ERTUĞRUL'UN BATIŞINI HAZIRLAYAN TARİHSEL NEDENLER:

Sunuş bölümünde altını çizmeye çalıştığımız gibi Japon İmparatoru'nun gönderdiği elçilere karşılık vermek üzere gönderilen *Ertuğrul* Firkateyni, değerli araştırmacı ve deniz subayı olan Süleyman Nutku'nun 1911 yılında yayınlamış olduğu eserde de anlatıldığı gibi çok hazin biçimde battı. Fakat çok az geminin ulaşabileceği şöhrete ulaşarak **"efsane gemi"** oldu.

Dünya deniz tarihi pek çok efsane geminin gerçek öyküsü ile süslüdür. Ama bunlar içinde en ayrıcalıklı; en acıklı öyküye sahip olanı herhalde *Ertuğrul*'dur...

Bazı gemiler vardır; savaşmışlardır ve denizin dibine gömülmüşlerdir; bunlar şansı açık gemiler olarak nitelendirilmişlerdir. Bazı gemiler de kendilerinden çok üstün düşman gücüyle savaşmış, yaralanmış; ama kurtulmuşlardır, bunlar da şansı açık giden gemilerin yanına yerleştirilerek **"efsane gemiler"** adıyla anılmışlardır.

Deniz tarihi araştırmacısı Cemalettin Saraçoğlu'nun deyimiyle **"tıpkı bahttan açık, uğurlu yıldızlar altında doğmuş**

insanlar bulunduğu gibi, talihleri sürekli olarak yaver gitmiş gemiler de vardır."

Örneğin; 1905 yılındaki Rus-Japon Savaşı'nda, ünlü Japon amirali **"Togo"**nun forsunu çektiği **"Mikaza"** savaş gemisi şansı açık savaş tekneleri listesinin başında gelir. Kendisinden üç misli kuvvetli Rus deniz kuvvetlerinin hakkından gelip bu korkunç varlığı kısmen yok, kısmen de esir eden Amiral Togo'nun bu uğurlu zırhlısını Japonlar, savaştan sonra gemide çıkan bir yangın sonucunda harap olmasına rağmen, büyük paralar harcayarak onu yeniden yüzdürdüler. Sonra başlıca limanlarından birinde karaya çekerek onu ulusal zaferlerinin bir sembolü halinde müze haline getirdiler.

Sonra 1914-1918 Birinci Dünya Savaşının ünlü Alman korsan kruvazörü **"Emden"**; yine aynı savaş süresinde bir-iki saat içinde üç düşman zırhlı kruvazörünü bir çırpıda denizlerin dibine gömdüğü halde bumu bile kanamadan üssüne dönen imparatorluk Almanya'sı bahriyesine mensup **"U 9"** denizaltı gemisi; yine aynı savaşta Çanakkale'de, ölümü göze aldırıp döktüğü mayınlar yüzünden üç düşman savaş gemisini batıran küçük fakat yiğit **"Nusrat"** Türk mayın gemisi... Yine o savaşın bütün dünyaca bilinen cesaretleri, kahramanlıkları dillerde destan **"Möve"**, **"Wolf"**, **"See Adler"** korsan kruvazörleri...

İkinci Dünya Savaşı'nda birkaç kez gönüllü Japon intihar uçaklarının öldürücü saldırışlarına uğrayıp sakatlandığı, tutuştuğu, torpillendiği halde batmak bilmeyip üssüne dönen ve onarım görüp yeniden savaşlara katılan **"Wasp"** ABD uçak taşıt gemisi... İngilizlerin **"Kossak"** destroyeri, **"Warspite"** savaş gemisi hep şansı açık, efsane olmuş gemilerdir.

Emden; See Adler gibi denizin dibine gömülenler; **Mayflower; Belfast** gibi müze yapılanlar olsun, hangisine bakarsanız bakın hepsi efsane olmuş şanslı gemiler diye anılırlar.

Bizim tarihimizde de efsane gemiler vardır. **"Hamidiye"**, **"Nusrat"**, **"Alemdar"** ve **"Ertuğrul"** gibi... Ancak ne ilginç

yazgı birliğidir ki; **Ertuğrul** Japon sularında, doğayla yaptığı mücadeleyi kaybedip yüzlerce denizciyle sulara gömülürken, şanssız ama efsane gemiler sayfalarına adı yazılmıştır. Öteki üç gemimiz ise şanslı ve efsane gemiler yanında yer almış olmalarına rağmen gemiler mezarlığına gönderilmekten kurtulamamışlardır.

Yazarlar, özellikle de edebiyatçılar, gemilerin de bir ruh taşıdığına inanarak yazarlar gemi ve deniz öykülerini... Eğer bu gerçekse **Ertuğrul, Hamidiye, Nusrat, Alemdar** gemiler mezarlığında bir aradalar demektir.

Ertuğrul'un başına gelen facia, aslında denizlerde dolaşan her geminin başına gelebilecek türden doğal bir olaydır. Ama bu batışı hazırlayan nedenlerle, batışın sonunda alınması gereken dersler alınmadığı için sonuç birkaç misliyle tam bir felaket olmuştur.

"**Ertuğrul** Firkateyni'nin gerek seyahatinde gerekse bu sefere hazırlanmasında, sadece deniz kuvvetleri mensuplarını değil kamuoyunu da derin derin düşüncelere sürükleyecek özellikler vardı. Bu geziden savaş için değilse bile savaşa hazırlık konusunda büyük dersler çıkarmak gerekir. On bir yıl bağlanmış, eğitim yapmamış ve bakım görmemiş bir geminin teknik olarak bu gibi görevleri yapma olanaklarını ortadan kaldırdığı gibi; böyle bir durumda bulunan tüm savaş gemilerinin de hiç bir savaş görevini yapamayacağını ortaya koymuştur. Böyle bir durum, denizlerle çok yakından ilgili bulunan Osmanlı Devleti için çok ağır bir sonuçtur. Deniz sorunlarına uzak bir politika ile sanayiden yoksun bir devletin başına gelebilecek en ağır bir felakettir."[1]

Sunuş bölümünde altını çizdiğimiz II. Abdülhamid'in deniz politikasına göre bu seyirden ve sonucundan gerekli dersler çıkarılamazdı; nitekim çıkarılmamıştır da... Gemilerdeki aksaklıklar, teknik olanaksızlıklar ortaya çıkmışken bun-

---

1 A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 3, 276.

ları giderme yerine, bürokrasi yazışmaları içinde söndürüp unutturma yolu yeğlenmiştir. Yalnız bir noktayı da haksızlık yapmamış olmak için belirtmekte yarar görüyoruz. Her ne kadar Süleyman Nutku yazarımız II. Abdülhamid'e, gemiyi gönderme konusunda çok yükleniyorsa da, kanımızca padişahtan daha çok Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü'nün raporları yanıltıcı olmuştur.

Daha önce altını çizip vurgulamaya çalıştık; Sultan II. Abdülhamid geminin arızaları hakkında duyum aldığını ve onarımının gerektiğini belirtmiş olmasına rağmen Bahriye Nazırı, bunların dedikodu olduğunu öne sürerek sarayı yanıltmıştır.

Deniz tarihi açısından üstünde durulması ve sonucundan ders alınması gereken en önemli yanlardan birisi budur. Bahriye Nezareti'ndeki ve Donanma Komutanlığı'ndaki bu çöküş bir günde ortaya çıkmadı her halde...

Osmanlı Devleti'nin tarihsel gelişim sürecine baktığımızda, deniz tarihimiz bakımından ilginç ayrıntılar görüyoruz. Sultan Orhan dönemiyle birlikte başlayan denize açılma girişim ve politikaları ondan sonraki padişahlar döneminde de önemle üzerinde durularak geliştirilmiştir.

Fatih Sultan Mehmet dönemine kadar akın donanması olarak kurulup örgütlenen deniz kuvvetleri, Fatih ile birlikte akın donanması olmaktan çıkıp istila donanmasına dönüşmüştür. Karaların sultanı diye başlayan hutbe, Fatih ile birlikte **Denizlerin hakanı ve karaların sultanı** diye okunmaya başladı.

Çok dikkat çekici bir oluşum da, 1480 yılında Osmanlı donanması 250 savaş ve 500 nakliye gemisinden oluşan, dünyanın en büyük deniz gücü durumuna gelmiş olmasıdır.

Fatih'ten sonraki dönemde, özellikle Kanuni Sultan Süleyman döneminde, istila donanması kavram etkinliği **"Deniz Egemenliği Donanmasına"** dönüştü.

Fakat Fatih'ten sonraki Yükselme Dönemi süresince, donanma dünyanın en güçlü deniz kuvveti olduysa da, donan-

manın başına denizci olmayan karacı paşalar "kaptanı derya" olarak atandılar. Bu da doğal olarak donanmanın var olan gücünü her an geriye saydırmaya yetti.

İşin ilginç yanı, Osmanlıların en güçlü olduğu bu dönemde bile denizdeki hak ve çıkarlar iyice kavranamadığı için, donanmanın başına getirilen karacı paşalar uzun dönemli deniz politikaları belirleyemediler. Bu da önemli bir olgunun göstergesidir: Donanmanın akıncı kuvveti gibi kullanılması ve çoğunlukla saray oyunlarıyla denizden yetişmeyen komutanlar tarafından komuta edilmesi, Osmanlıların bir deniz stratejisinin olmadığım göstermektedir.

Osmanlı Devleti **"Duraklama Devrine"** girdiğinde yine dünyanın en önemli ve güçlü ülkesiydi ama yükselme döneminde bile deniz hak ve çıkarlarını sağlam temellere oturtmayan devlet deniz politikası ve deniz gücü, bu dönemde sarayda dönen dolaplar (kadınlar egemenliği başta olmak üzere) sonucunda, denizcilikle hiç ilgisi olmayan kişilerin eline geçiyor ve çağın gerisine düşüyordu.

Bu dönemde yalnızca II. Osman'ın önemli bir tasarısını görüyoruz... Lehistan üzerinden Baltık Denizi'ne ulaşarak orada güçlü bir donanma kurup Avrupa'yı iki yandan kuşatma altına almak... Ancak bu tasan hiçbir zaman gerçekleşmedi; çünkü bu tasarının gerçekleşmesi durumunda Yeniçeri Ocağı da söndürülecekti ve bunu anlayınca da Genç Osman'ı ortadan kaldırdılar.

Bu dönem, denizlerde aşağı yukarı yüz yıldan bu yana kürek döneminin sona erip, yelken döneminin başladığı ama Osmanlı'nın bu değişikliği yakalayamadığı süreçtir. Yelken devrinin başlaması ile Avrupa siyasetinin sıklet merkezi kuzeye, buradan da çevre denizlerine geçmişti.

Osmanlı Devleti'nin Gerileme döneminde ise; denizlerdeki egemenliği sona erdi ve **"Kale donanması"** devri başladı.

Osmanlılar bu dönemde kürekten yelkene geçme uğraşısı içine girdiler ancak, çok zaman yitirilmişti. Daha önceki dönemlerde zaman zaman da olsa denizci kaptanı deryaların, deniz gücünün başına geçtiği dönem artık iyice kapandı. Gerileme devrinde, kaptanı deryalar rüşvet karşılığı denizci olmayan paşalara dağıtılır oldu...

Akdeniz egemenliğimiz 5 Temmuz 1770 tarihindeki Çeşme bozgunuyla –faciası demek daha uygun düşer aslında– sona erdi.

Çok ilginçtir; bugünkü çağdaş Deniz Harp Okulu'nun kurucusu Cezayirli Gazi Hasan Paşa da bu dönemde yetişti. Ama tarihsel olaylar ve belgeler gösteriyor ki; Hasan Paşa'nın tasarılarını anlayan ve uygulayan hiç kimse çıkmadı...

III. Selim dönemiyle birlikte (1789) donanma kurma ve tersane açma girişimleri başladı. Ama İngiltere ve Rusya'nın çabalarıyla bu girişimler sonuçsuz kaldı. 1793 yılında da **Çökme Dönemi** başladı.

Osmanlı'nın çöküş dönemi 127 yıl sürdü. Osmanlı Devleti, bu sürecin başında da **"deniz politika ve stratejisi olmayan"** bir deniz imparatorluğu görüntüsündeydi...

Avrupa yelkenden buharlı gemiye geçiyor fakat Osmanlı Devleti yine çok geç kalıyordu.

II. Mahmut'un ve Sultan Aziz'in çabaları da yeterli olmayacaktı. Daha önce de altı özellikle çizilen Sultan Aziz dönemi donanmasını, Sultan II. Abdülhamid kısaca vurgulamaya çalıştığımız nedenlerden ötürü çürümeye mahkûm ediyordu.

Boyut ve kapsamım fazla genişletmemeye özen gösterdiğimiz tarihsel nedenler, *Ertuğrul*'un batışını hazırlayan teknolojik yoksunluğu hazırlayan baş etkenin **"belli bir plana göre kurulamayan deniz gücü, tersane; denizlerdeki hak ve çıkarlarınızı koruyacak, kollayacak olan devlet deniz politikasının belirlenememiş"** olmasını göstermektedir.

Amerika'nın keşfedilmesi gerek gemilerin büyümesine ve yelkenlerle donatılmasına ve gerekse Akdeniz'in öneminin zayıflayarak bu önemin çevre denizlerine kaymasına sebep oldu. Devletlerin çıkarları Akdeniz'den okyanuslara doğru genişliyordu. Osmanlı İmparatorluğu Atlas Okyanusu'na bakan kıyıya sahip olmadığı için bu gelişme yörüngesine giremedi. Akdeniz'e hâkim olmakla Avrupa kaderinde söz sahibi olacağına inanıyordu fakat bu düşüncenin ne kadar hatalı olduğu; gelişen ve değişen duruma uygun olarak Deniz Kuvvetleri'ne, özellikle genel deniz politikasına yeni anlayışlar getirmenin temel koşul olduğu zorunluluğu çok geç anlaşıldı.

Sonuç olarak diyebiliriz ki; denizleri anlamış ve onlara önem vermiş devletler uzun ömürlü olmuş, coğrafi alanın stratejik önemini kavrayamayan siyasi iktidarlar ise devletlerinin dünya haritasından silinip gitmesine yol açmıştır. 1890 yılında Japon Denizi'nde batan *Ertuğrul,* aslında Osmanlı İmparatorluğu'nun da denizlerden uzaklaşmasının bedelini ağır ödeyeceğini gösteriyordu.

ERTUĞRUL'UN BATIŞINA NEDEN OLAN YANLIŞLIKLAR

1 - Olayın saray boyutu

Donanmanın ayakta kalması değil, çürütülmesi birincil politika olduğu için saraya alınan İngiliz ve Alman uzmanlar da **"donanma gemilerini kifayetli bir biçimde muhafaza edip devlet dış politikasına da kuvvet olabilmesi için, açık denizlerde dolaştırmak ve başarılı deniz manevraları yaptırmak"**[2] düşüncesi doğmamıştı.

Donanmanın gemileri birer hurda yığını haline gelince Japonya'ya gemi yollamak Osmanlı Devleti için çok ciddi bir

---

2 A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 3, 275.

sorun olmuştu. Sultan II. Abdülhamid ise hizipçi yönetiminin bir sonucu olarak her ay donanma gemilerinin savaşa hazır raporu aldığı için böyle bir sorundan habersizdi.[3]

II. Abdülhamid, Japonya'ya bir savaş gemisiyle Mikado'ya armağanlar ve nişan gönderilmesini emretmişti. Ona göre böyle bir gezinin yapılış nedeni gizlenmeliydi. Bu işin doğru yanı, mademki Mikado II. Abdülhamid'e armağanlarını en büyük bir prens ile göndermişti, onun da Mikado'ya en büyük şehzade ile armağan ve nişanlarını göndermesi gerekirdi. Halbuki o güttüğü kişisel politikanın gereği olarak Japonya'ya savaş gemisi yollamaktaki amacın, Deniz Subay Okulu'nu bitiren öğrencilere Okyanus ve Uzakdoğu'yu tanıtmak olduğunu ilan ettirecekti.[4]

II - Olayın Bahriye Nezareti boyutu

a) Sadrazam (Başbakan) Kâmil Paşa'dan 15 Şubat 1889 tarihinde gelen gemi seçimi emrine ancak 25 Şubat 1889 tarihinde yanıt veriliyordu. Bunun nedeni de eldeki hiçbir geminin bu seyri kaldıramayacağıydı. Ne acıdır ki bunun tartışması Kasımpaşa kahvelerinde yapılmaktadır. (Yazar S. Nutku, bunu çok çarpıcı biçimde anlatıyor.)

O dönemdeki iki büyük amiral Hasan Rami ve Hasan Hüsnü arasındaki nazırlık çekişmesi, teknik yoksunluğun saraya aktarılmasına en büyük engeli oluşturmuştur. Nitekim Hasan Rami'nin anılarında bunu tüm çıplaklığıyla görebiliyoruz.

Ertuğrul'un batışını hazırlayan yanlışlıkların ilk adımı geminin seçiminden başlamaktadır. Neredeyse otuz yaşındaki tahta tekneli geminin bu seyre dayanamayacağı raporunu veren İngiliz Başçarkçı Albay Harty'nin raporu ortadan kaldırılarak **"gemi sağlamdır ve bu yolculuğa dayanır"** düzmece raporu hazırlanıyor. Bunu da donanmanın en üst

---

3 A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 3, 276.
4 A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 3, 276.

düzey sorumlusu olan Bahriye Nazırı Hâsan Hüsnü Paşa yazdırıyor...

Saraya verilen jurnallerde geminin seyire çıkamayacak durumda olduğu belirtilmesine rağmen, saray yalnızca Bahriye Nazırı'nın yeniden verdiği "sağlamdır" raporuyla yetiniyor. Eğer başka bir komisyon kurdurulup inceleme yaptırılmış olsaydı, **Ertuğrul** gönderilmeyecekti.

Daha Süveyş Kanalı'ndan geçerken çok ciddi biçimde arızalanan gemi seyirden geri çevrilmemiştir. Bunda gemi komutanı Albay Osman'ın da tutumu ve raporları etken olmuştur.

Singapur'dayken Japonya'ya gidemeyeceği belli olan geminin seyri konusunda ısrarlı davranılması, bu faciayı hazırlayan nedenlerin son halkasını oluşturmuştur.

Japonların tüm uyarılarına rağmen olumsuz mevsim koşullarında dönüş seyri için ayak direten Bahriye Nezareti ve buna uyan kafile komutanı Tuğamiral Osman da kaçınılmaz sonu hazırlayan en önemli etkenlerdir.

III- Bu faciayı hazırlayan etkenlerin bir başka boyutu da "insanidir."

Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa, tüm uyarılara ve raporlara rağmen, bir kez sağlam dediği geminin **"çürüktür"** denmesine razı olmamıştır. Bunda makamını yitirme; ben komutan olduğuma göre **"benim dediğim ve düşündüğüm"** her şey doğrudur saplantısı; faciayı yaratan en baş etken olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu insani boyutun bir de kafile komutam cephesi var. Bahriye Nazırı geminin sağlam olduğunu kanıtlamak için damadı olan Albay Osman'ı gemi komutanı olarak atıyor ve albay da bunu kabul ediyor. Bu kabul edişin nedenlerini, albayın, ağabeyine ve Süleyman Nutku'ya yazdığı mektuplarda çok açık biçimde görebiliriz... Nazırın kızıyla geçinemeyen albay

bu seyri bir süre için kurtarıcı olarak görüyor; bir de nazır kayınpederinin kamuoyu karşısında küçük düşmesine gönlü razı olmuyor herhalde...

Bu geminin parçalanıp batışı, komutan Tuğamiral Osman'ın, komutanlık niteliklerinden yoksun oluşundan değil de; teknik olarak bu seyri çıkaracak güçten yoksun oluşundandır.

BU FACİADAN ALINACAK DERSLER VE BUGÜNE KADAR YANITI BULUNAMAYAN SORULAR

Ertuğrul'un batışından alınması gereken dersler ne yazık ki gereğince değerlendirilememiştir. Buradan alınacak en önemli ders çağın teknolojik gelişimi doğrultusunda savaş gemilerinin bakım, onarım, yenilenmesi yoluna gidilmesiydi. Bu yapılmayıp 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'na donanmasız girilmiştir. Deniz tarihçileri yaptıkları yorumlarda, donanmanın olması durumunda bu savaşın kazanılacağını çok net biçimde ortaya koymaktadırlar.

Diyelim ki donanma 1897 yılındaki savaşa yetiştirilemedi... Bu olaydan 22 yıl sonra yapılan Balkan Savaşı'na ve Birinci Dünya Savaşı'na da mı yetiştirilemedi... Bu olaylar, **Ertuğrul** Firkateyni faciasından hiçbir ders alınmadığını ortaya koymaktadır. Yalnızca o gün için değil, alınması gereken dersler bugün de geçerlidir...

Denizcilik Yüksek Okulu'nun hâlâ daha bir okul eğitim gemisi ve Deniz Harp Okulu'nun yelkenli gemisi olmayışı, denizcilik bakanlığının kurulmayışı ders alınmadığını gösteren en belirgin örneklerdir.

Bu geminin Japonya yolculuğuna dayanamayacağı bilinmesine rağmen, bu seyre gözlerini hiç kırpmadan çıkan "Türk bahriyelilerinin" davranışları, denizcilik ve askerlik tarihine

disiplin, itaat, özveri, cesaret ve kahramanlık sembolü "denizciler" olarak yazılacaktır.

Ertuğrul'un mürettebatı aldıkları geleneksel bahriyeli disiplininin ötesinde, bu seyahatin ülkelerine uluslararası politika ortamında ne denli yararlar ve prestij kazandıracağının bilincindeydiler. İşte, bu ülkenin çıkarlarını, yaşamlarından üstün tutan (sayılarım tam bilmediğimiz) altı yüz civarındaki Türk denizcisi birer cesaret anıtı olmuşlardır.

I- Gemide kaç personel bulunmaktaydı?

Ertuğrul'da bulunan mürettebat sayısı ne yazık ki belli değildir. Süleyman Nutku'ya göre 609 kişi; 23 Temmuz 1889 tarihli No. 3 **Ceride-i Bahriye'de** 612 kişi olduğu yazılıdır.

Amiral Afif Büyüktuğrul'un **Osmanlı Deniz Harp Tarihi c: 3, sayfa 283'te** ise bu sayı 607 kişi gösterilirken aynı kitabın 286'ncı sayfasında ise 609 olarak gösterilmiştir. Bu sayıya sivil personel dahil değildir.

Deniz Tarihi Araştırıcısı Halûk Şehsuvaroğlu, "Deniz Tarihimize Ait Makaleler" adlı kitabına göre (s. 254); *Ertuğrul* faciasında 540 subay, erbaş ve er şehit olmuş, altısı subay olmak üzere, 69 kişi de yüzerek hayatlarını kurtarmışlardır. Koleradan da 13 kişi ölmüştür (*a.g.e.* 251). Buna göre gemide toplam 622 personel var demektir.

Deniz Albay Tevfik İnci'nin Deniz **Tarihimizin Şeref Sayfaları** sayfa 113'te 609 kişi olduğu yazılıdır.

Hüsrev Gerede'nin, **Mübarek Ertuğrul Şehitlerimiz ve Muhteşem Anıtları** adlı eserin 1 ve 3'üncü sayfalarında şu bilgileri okuyoruz: **"61 subay ve memur 584 astsubay ve er olmak üzere toplam 609 idi. İçlerinde 1888'de Türk Bahriye Mektebi"ni bitiren (13) genç deniz mühendisi (teğmen) de bulunmaktaydı. Subaylardan 26 güverte, 21 makine, 1 sıhhiye, 1 silah endaz, 1 muzıka (bando şefi) olup, 5 de askeri memur sivil usta vardı... aynı eserde gemiden kurtulan Ah-**

met Erkiş adlı denizci ile yapılan konuşmada daha ilginç bir sayı görüyoruz. Erkiş, subay ve gemici toplam 1090 kişiydik demektedir."

Günümüzün en güvenilir deniz tarihi araştırıcısı olduğunu bildiğimiz Amiral Fahri Çoker ise, **Deniz Kuvvetleri Dergisi** sayı 476'da yayınlanan bir araştırmasında 599 kişi olduğunu yazmaktadır. Fakat bunun doğru olmadığı kesindir.

Fahri Çoker'in, Tarih ve Toplum Dergisi - Eylül 1990, sayı: 81, s. 17'deki makalesinde ise daha farklı bir sayı görmekteyiz. **"465 şehit verdik, 69 denizcimiz kurtuldu"** diye yazmış F. Çoker. Buna göre de gemideki Türk bahriyeli sayısı 534 oluyor. Eğer koleradan ölen 13 denizcimizde buna dahil edilirse 547 personelle Japonya'ya gitmiş oluyor.

1990 yılında yayınlanan eserlerden birisi olan Dz. Kur. Bnb. Arif Hikmet Fevzi İlgaz'ın **"Ertuğrul Firkateyni"** adlı eserinde de sefere katılan personel sayısı 607 kişi olarak gösterilmiştir.

Yine **Afif Büyüktuğrul'a** eserinde s. 286'da Avokat of India gazetesinden aktardığı sayı 615'tir. Aynı gazeteden alıntı yapan **Ceride-i Bahriye**'den çeviri yapan Fahri Çoker, **Deniz Kuvvetleri Dergisi** sayı: 476'da subay, öğrenci ve asker toplamını 606 olarak vermiştir. Buna, kafile komutanı Osman Paşa dahil mi değil mi belli olmuyor. Ancak gemide bulunan 6 sivil usta dahil edilmemiştir, bu durumda, personel sayısı 612 ya da 613 olur.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arşivinde bulunan 9 Nisan 1970 tarihli ve o günkü adıyla Harp Dairesi Başkanı Tümgeneral Haydar Topçak imzalı raporun 9'uncu sayfasında şunlar yazılıdır: **3 Firkateynin 599 kişilik mürettebatı vardı. Bunlardan 56'sı subay, bir rütbesiz cerrah, 5 rütbesiz sanatkâr ve 557'si er idi."**

Yine Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arşivi *Ertuğrul* dosyasında bulunan bir kaynakta personel mevcudu, 44 subay, 14

mühendis, 591 erbaş ve er, 5 sivil usta ve 1 şair olmak üzere toplam 569 kişi olarak gösterilmiştir. Bir başka belgede de, Japonya'dan hareket sırasında 596 personel olduğu yazılıdır.

Görüldüğü gibi Türk kaynak ve arşivlerindeki sayılar birbirini tutmamaktadır. Japon arşivlerinde de durum aynıdır.

Kaza nedeniyle yazılan rapor ve mesajlardan izlemeye çalıştığımızda karşılaştığımız sayılar da birbirinden farklı olmaktadır.

19 Eylül 1890 tarih ve saat 14:05 olarak verilen "ilk rapora" göre gemide 587 kişi ölmüş 61 kişi de kurtarılmıştır. Buna göre gemi de 648 kişi bulunmuş oluyor. Halbuki **21 Eylül 1890 tarihli raporda** ise 69 kişinin kurtarıldığı söyleniyor. Bu durumda da personel sayısının 656 olduğu sonucu ortaya çıkıyor.

Wakayama Genel Valisi T. İshii, İmparatorluk Dairesi Nazırı Vikont Hijikata'ya durumu bildirdiği 25 Eylül 1890 tarihli uzun raporunda gemi personel sayısına da yer vermiş. Bu raporda yazılana göre de; gemi personeli, kafile Komutanı Osman Paşa dahil toplam 650 kişidir.

Vikont Hijikata (İmparatorluk Bakanı) imzalı bir başka raporda da şunlar yazılı: "Kaybolanların sayısı 502 olduğu görünüyor. Felaket anında gemide toplam 571 kişi vardı." Koleradan ölen 13 kişiyi de eklersek, toplam Türk personel 584 kişi oluyor.

Görüldüğü gibi Japon kaynaklarında bile Türk denizci sayısı belli olmuyor.

Tadahisa Takahashi'ye göre (sayfa 133), bu kazada 526 subay, erbaş ve er şehit olmuştur. Kurtulan, koleradan ölen tüm personel toplamı 608 oluyor. Halbuki T. Takahashi (sayfa 131'de), "**Ertuğrul** 56 subay ve 537 er ile yani toplam 583 kişiyle İstanbul'dan uğurlandı," diyor.

Hiçbir kaynak, koleradan ölen 13 (bazı kaynaklar 15 diyor)

bahriyelinin hangi sayıya dahil edildiğini belirtmiyor.

Sonuç olarak; **Ertuğrul**'da kaç Türk denizcinin olduğu belli olmuyor. Fakat kazadan kurtulan denizcilerimizin sayısı 69'dur. Bunu kesin olarak biliyoruz.

II - Ertuğrul ne zaman battı?

Ertuğrul'da bulunan Türk bahriyeli sayısındaki karışıklık geminin batış tarihinde de sürmektedir.

Süleyman Nutku'nun eserinde batış tarihi belli değildir. Hüsrev Gerede'nin çalışmasında 18 Eylül 1890 olarak ortaya çıkıyor. Yine aynı eserde anılarını anlatan bahriyeliye göre batış tarihi 8 Eylül 1890'dır.

Tadahisa Takahashi ve Kaori Komatsu'ya göre 16 Eylül 1890 gecesi batmış. 25 Eylül 1890 tarihli Vali T. İshii'nin raporuna göre, Ertuğrul 16 Eylül 1890 saat 21:30'dan sonra batıyor.

Japon resmi kaynaklarına göre ise (facia hakkında ilk rapor) 18 Eylül 1890 tarihinde saat 21:00'de kayalara çarptı ve battı. Fakat 25 Eylül 1890 tarihli raporda **(İmparatorluk Dairesi Nazırı'na Wakayama Valisi T. İshii yazmış)** ise, kazanın 16 Eylül 1890 günü saat 21.53'te **olduğu yazılıdır. Yine bu rapora göre, yaralı ilk Türk bahriyelisi fener bekçisine** 16 Eylül 1890 günü saat 22:00'de ulaşmıştır. Aynı raporda Oşima adası ile Wakayama ili arası 113 mil olup telyazı olanağı olmadığından kazayla ilgili ilk haber 18 Eylül 1890 tarihinde saat 12:00'de elde edildiği belirtilmiştir.

Haluk Şehsuvaroğlu deniz tarihimize ait makaleler s: 252-253'te; "Ertuğrul Firkateyni 15 Eylül 1889 Pazartesi günü saat 13'te denize açılmıştı. 17 Eylül saat 21'de battı" diye yazılı.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arşivinde bulunan ve 37 **Ocak 1985 tarihli** "Ertuğrul Gemisinin Batış Tarihi" adlı araştırma raporunda **12 Eylül 1306 tarihli ve 34 No.'lu Ceridei Bahriye**'ye dayanarak; **Ertuğrul** gemisinin batış tarihi 19 Ey-

lül 1890 Cuma günü olarak tespit edilmiştir. Belgelere doğru olarak geçen Ertuğrul'un 15 Eylül 1890 günü saat 11:50 ile 13:00 arasında Kobe'ye doğru hareket ettiğidir. Facia hareketin dördüncü günü mü yoksa dört gün sonra mı meydana gelmiş; bu konuda işler karışmış. Süleyman Nutku 83 saatte battı diyor. Buna göre de 18 Eylül 1890 günü gece yarısı batmış oluyor.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nca hazırlanan ve Japonya'da dağıtılan broşürde de, **"Kayalara çarpan gemi 19 Eylül 1890'da saat 21.00'de ikiye ayrılarak 1,5 saat içerisinde tamamen batmıştır"** diye yazılıdır. Çünkü halk arasındaki yaygın söyleme göre perşembe akşamına "mübarek cuma" denmektedir. Yanılgı buradan kaynaklanıyor olsa gerektir. Biz de 16 Eylül 1890 tarihinin batış tarihi olarak alınması gerektiği düşüncesindeyiz.

Gerek personel sayısında gerekse batış tarihindeki karışıklığın ortaya çıkardığı gerçek: Ertuğrul'un ve kafile komutanı Tuğamiral Osman'ın ne denli bahtsız gemi ve denizci olduğudur.

ERTUĞRUL FİRKATEYNİ'NİN TÜRK-JAPON İLİŞKİLERİNDEKİ YERİ

Ertuğrul, II. Abdülhamid'in saltanatı sırasında, bundan tam bir yüzyıl önce İstanbul'dan kalkarak, Türk-Japon münasebetlerini resmen başlatmak üzere Kuşimoto Limanı'na gelen bir Osmanlı firkateynidir.

Aslında, bilinmez, Japonlar, ilk Türk'ü belki de aynı yerde yine bir gemiden çıkarken, ama XIII. yüzyılda görmüş olabilirler.

Çünkü, ordusunda Türklerin de olduğu Cengiz'in oğlu Kubilay Han (1215-1294) Orta Asya (ve Çin'i) İmparatorluğu'na kattıktan sonra Japonya'ya da uzanmak istemişti.

150 parçalık Moğol filosu, bugün içinde Ertuğrul Abidesi'nin de bulunduğu Oşima Adası ile birlikte bütün Japon sahillerini vurmuş; ancak ülkeyi istila etmemişti.[5]

Ertuğrul farklıydı; Türk padişahının dostluk mesajını taşıyordu.

Osmanlı Devleti'nin dış politikasındaki yeni açılımların dönüm noktası olacaktı. **(**M.K. Öke, **yayınlanmamış Ertuğrul Faciası çalışması)**

"Burada hemen bir kez daha işaret etmeliyiz ki, II. Abdülhamid konuyu bir eğitim meselesi gibi lanse etmek istemiştir.

---

5 Hee-Soo Lee, *İslam ve Türk Kültürünün Uzakdoğu'ya Yayılması*, Ankara, 1988.

'Bahriye Mektebi'nde teorik eğitimlerim tamamlamış öğrencinin denizcilik bilgisinin artırılmasının devletin temel direklerinden olan Bahriye'yi güçlendireceğinden, bu vesileyle bir eğitim gemisi tayin edilip Çin-Hint ve Japon Denizleri'ne gönderilmesi uygun görülmüştü.' Görüldüğü gibi Japon İmparatoru'na verilecek nişanın adı bile geçmemektedir. Halbuki eski bir savaş gemisi olan **Ertuğrul** yolu üzerindeki limanlara da uğrayacaktı. Güneydoğu Asya Adaları, Singapur ve Çin'de milyonlarca Müslüman yaşadığını göz önüne aldığımızda padişahın geri plandaki niyetini hissetmemek mümkün değildir. Daha 1876-78 savaşlar döneminde bölge Müslümanlarının gösterdiği yakın ve samimi ilgiyi unutmamış olan II. Abdülhamid, sadece Batı'ya karşı bir tehdit unsuru olarak kullanmak istediği halifeliğinin gücünü hem kendini bir daha test etmek; hem de İngiliz, Hollanda ve Rusya gibi Müslüman sömürgeleri olan emperyalist devletlere göstermek istemiş olmalıdır."[6]

"Bu gemi ile II. Abdülhamid "Devlet-i Âliyemiz nişanlarının en muteberi bulunan İmtiyaz Nişanımızın bir kıt'a(sını) zât-ı fehamet simat-ı hükümranilerine ihda ve isal etmekteydi. Abdülhamid, iki devlet arasında hasıl olup her an terakkisini arzu ettiği dostluk ilişkilerinin ve samimi muhabbetinin bir ilişkisi olarak verdiği nişanın "muhibb-i hâlisi yadigârı" olarak kabulünü rica etmiştir."[7]

Mesele, sadece Japonya ile ittifaklaşmak değil, onun da ötesinde Asya'ya açılmaktı: Bugüne kadar gizli ajanlar, dervişler ve mahalli liderleri perde arkasından taltifle sürdürülen II. Abdülhamid'in "Doğu'ya Açılma Politikası" Ertuğrul gibi donanmanın en fiyakalı gemisiyle aleniyete, üstelik merasimle çıkıyor; uluslararası düzende, işin siyasi reklam ya da tanıtım yönünün altı çiziliyordu. (M.K. Öke, *adı geçen çalışma*.)

6 C. Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 367.
7 C. Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, 368.

Süleyman Nutku, sunduğumuz araştırmasında *Ertuğrul*'u seyre, daha açıkçası intihara sürükleyenlere karşı acımasızdır. Bu konuda haklıdır da.

Bu nitelikteki bir geminin Japon sularına gönderilmesinin bağışlanmaz bir hata olmasına karşın; bu seyrin tasarlanmasına ülke çıkarı ve uluslararası ilişkiler bağlamında bakıldığında, doğru ve haklı bir karardır.

Bilindiği gibi Türk-Japon ilişkileri Ertuğrul'dan önce başlamıştı. Ancak bu facia sonrası ilişkilerde dostluğa dönüşme eğilimi görülmektedir. Bu bakımdan da ilginç gelmektedir.

İkinci bölümde Japonların kazazede Türklere ne kadar iyi davrandıkları, onlara ne denli konukseverlik gösterdiklerinin altı çizilmeye çalışılmıştı. Sağlıklarına kavuşan 69 Türk denizcisi iki Japon kruvazörü ile Türkiye'ye gönderildi.

Bu seyir süresince gözlemlerini yazması için *Yiji Şimbon* gazetesi tarafından görevlendirilen Noda Efendi de vardı.

Türk kaynaklarının Hiyye (Miralay Tanaka komutasında, 344 denizci) ve Konko (Haydaka komutasında 339 denizci) diye belirttikleri Japon gemileri, 29 Aralık 1890'ta İzmir'e ve 1 Ocak 1891 gecesi de İstanbul'a vardılar. Kabataş açığına demirlediler. Subaylar için Dolmabahçe Sarayı'nda özel bir daire hazırlanmıştı. Japonların kenti gezerken, aldatılmamaları, rahatsız edilmemeleri için güvenlik önlemleri alındı.[8]

Japon denizciler bir ay kaldılar. Bu süre içinde Japonya'da gösterilen konukseverlik ölçüsünde iltifat gösterildi. Sonuçta Mikado'ya gönderilen armağanlarla birlikte gemiler 10 Şubat'ta İstanbul'dan ayrıldılar. Hiç kuşkusuz Japonlar, bu gezi süresince hem Türkleri hem de Müslüman halkları birbirine bağladığı öne sürülen İslam dinini yakından tamdılar.

Gezinin Türk kamuoyu üzerindeki etkisini en iyi yansıtan Tercüman-ı Hakikat gazetesinde "Japonya Medeniyeti" başlı-

8 O. Koloğlu - *Milliyet* 2 Kasım 1990 (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)

ğıyla yayınlanan Mustafa Refik'in makalesindeki şu bölümdür:

"Bugünkü Avrupa uygarlığını kabulde bir süruta-ı fevkalade ile hareket eden milletlerin en birincisi Japonlardır. ***"Mühteha-yı Şark (= Doğu'nun sonu) Fransızları'*** *olan Japonlar, Fransızlar kadar nazik, dostluğu ve misafirperverliği sever bir kavimdir. Dünyanın dikkat imzanın ve teveccühünü artık tamamıyla çekmeye başlamış olan işbu* ***'Doğu Fransızları'*** *ile biz de yeni bir şekilde iyi ilişkiler kurmakta bulunduğumuzdan dolayı ne kadar iftihar etsek yine azdır."*[9]

"Bu arada Japonlar, şehit aileleri için yardım kampanyaları açarak bu üzüntülerini gidermeye çalışmışlardı. O zamanın büyük Japon gazetelerinden **'Yiji Şimbun'** öncülüğünde açılan bir kampanyada ve Tokyo zenginlerinin kendi aralarında organize ettiği başka bir kampanyada toplanan paralar, ünlü gazeteci-yazar **Sotara Noda ve Yakındoğu Ticaret Komitesi Şefi Trojiro Yamada** tarafından 1892 yılında İstanbul'a götürülmüştür. Bu Japonlar, Sultan Abdülhamid Han tarafından huzura kabul edilerek İstanbul'da kalıp Türk subaylarına Japonca öğretme konusunda ikna edilmişler ve uzun süre İstanbul'da kalmışlardır. **Yamada** ve **Noda** Türkiye'de kaldıkları sırada mükemmel şekilde Türkçe öğrenmişler, İslam dinini tanıyıp Müslüman olmuşlardır." (M.K. Öke, *agç.*)

Bir Japon gencinin müslüman oluşuna ilişkin Avrupa basınında ilginç yorumlar görülmektedir. Avrupa'nın Japon'un İslam'a girmesi olasılığına nasıl baktığını gösteren bir kaydı aktaracağız:

"İslam'ın şimdi de nüfuzunu Japonya'ya yaymak için uğraştığı görülmektedir. İki yıl önce (1891) de yüksek sınıfa mensup bir Japon genci, İstanbul'a gittiğinde burada sıcak bir şekilde karşılanmış ve Sultan tarafından kabul edilmiştir. Sultan bu Japon gencinin Japonya'da İslam'ı yaymada Türkiye için bir şans olduğunu

---

9 O. Koloğlu - *Milliyet* 2 Kasım 1990, *Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik.*

düşünerek ona İslam'ın öğretilmesini istemiş ve bu maksatla özel bir hoca tutmuştur. Bir süre sonra bu Japon gence Abdülhalil adı verilmiştir. Abdülhalil eğitimini tamamlayarak Japonya'ya dönmüştür. Onun memleketinde İslam'ı yayıp yayamayacağı büyük merak konusudur."[10]

"Japon tarihini bilenler, Hıristiyanların üç yüz yıldır yüzlerce misyoner kullandıkları halde inançlarını Japonlara kabul ettiremediklerini bilirler. Dolayısıyla, İslam'ın tek bir kişi aracılığıyla yayılabileceği inancına şaşmamak elden gelmez. İddianın kökenine ulaşmak için, 19. yüzyılın son çeyreğinde sömürgecilikte doruğa varmış olan Avrupa'daki bir korkuya dikkat çekmek gerekir. Avrupalıların Panislam adını verdikleri 'Esir 300 milyona yakın Müslüman'ın birlikte eyleme geçmeleri olasılığı' sömürgecileri korkutuyordu. Hatta bu iş öyle abartılı hale gelmişti ki, yukarıdaki örnekte görüldüğü gibi bir tek Japon'un Müslüman olmasıyla, Japonya'da İslam'ı kökleştirecek bir mekanizmanın kurulabileceği kamsına bile varılmıştır."[11]

Batı yayın organları, tüm bu abartılı yayınları, ülkelerinin Müslüman nüfus çoğunluklu ülkelerdeki sömürü alanları üzerinde oynadığı oyunları örtmek için yapıyorlardı. İşin ilginç yanı, Müslümanların, bu oluşundan, Batı'nın söz ettiği boyutlarda algılamamış olmalarıdır.

"Batı düşüncesinin yarattığı panislam kavramı Müslümanların o sıralarda kullandıkları, İttihad-ı İslam ya da Vahdet-i İslam deyimlerinin karşılığı olmaktan uzaktır."[12]

"Türk-Japon ilişkileri 1904'e kadar pek nadir, bireysel ziyaretlerle devam etmiş, daha çok Türk ve Müslüman basınları Japonya'nın hızlı ilerlemesine övgü yazıları yayınlayarak ilgiyi ayakta tutmuşlardır. Bu arada, bir cami yapımı ile ilgili olarak Yokohama'ya giden Muhammed Ali adlı din adamı-

---

10 O. Koloğlu - *Milliyet*, 4 Kasım 1990. (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)
11 O. Koloğlu - *Milliyet*, 4 Kasım 1990. (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)
12 O. Koloğlu - *Milliyet*, 4 Kasım 1990. (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)

nın (ki, hakkında bütün bilgilerde Abdülhamid tarafından yollandığı iddiaları Fransız kaynaklarına dayanmaktadır) orada pek kısa süren temasları kadar 1904'te Türkiye'ye gelip İstanbul, Konya, Sivas, Şam, Kudüs gibi şehirlerde İslam mimarisini ve özellikle camileri etüt eden İto adlı mimarın çalışmaları da hep bu Panislamizm dürbünüyle değerlendirilmiştir. Japonlar mı Müslüman oluyor, yoksa Türkler mi onları Müslüman ediyor sorusu, hep Avrupalıların kafasını meşgul etmiştir."[13]

"Osmanlı-Japon münasebetlerinin gelişmesini başta Rusya olmak üzere, Asya'da gözü olan emperyalist devletler tedirginlikle takip ediyorlardı. Hele II. Abdülhamid'in İttihad-ı İslam siyaseti doğrultusunda Japonya'ya din adamları göndermesi... Boyundurukları altında Müslüman milletlerin yaşadığı Asya'da sömürge yönetimlerine karşı Padişah-Halife'nin başlatabileceği İstiklal hareketlerine, İslamiyet bağı ile Japonya da katılırsa ne olurdu? Üstelik Kont Aoki, 1904'te Japon çağdaşlaşmasının mimarlarından Dr. İto'nun Osmanlı payitahtına gelişleri ve ardından Miralay Pertev'in gözlemci olarak 1905'te bizzat katıldığı, Japonya'nın Rus Zaferi'nin Türkiye'deki akisleri Batı'yı XX. yüzyılın başında hayli telaşlandıracaktır. Pertev Bey Japonya'dan dönmeden, imparator, Türk padişahına iletilmek üzere bir ricasını dile getirecekti. Japonya'ya İslam âlimlerinin yollanması..." (M.K. Öke, agç.)

"1904-1905 seferinde Japonya, Rus Donanması'nı ve ordusunu yenince bütün Asyalı ve Müslüman toplumlar bunu kendi zaferleri ve kurtuluşları olarak kutladılar. Pek çoğu, bunu, Allah'ın Asyalılara bir inayeti saydılar. Zafer sayesinde Avrupa yayılmacılığı nihayet durdurulabilmişti. Lenin'in ünlü makalesinden yıllar önce bir Hind gazetesi 'Asya'nın uyanışı' deyimini kullandı."[14]

---

13 O. Koloğlu - *Milliyet*, 4 Kasım 1990. (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)
14 O. Koloğlu - *Milliyet*, 5 Kasım 1990. (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)

"Japon zaferinden alınacak ders, İslam dünyasında din açısından bakanlar ve laik yaklaşımlı diyebileceğimiz iki grup tarafından ayrı ayrı belirlenmiştir. Grupları oluşturanları ayırmaya yarayacak kesin kriterler yoktu. Çeşitli sebeplerle, dinsiz diye tanınan Abdullah Cevdet ikincide, Halife II. Abdülhamid ise birincide görünür.

İkinciler, Japonya'nın çağdaş uygarlığa erişmedeki hızını (Türk'ün deyimiyle saatte 100 kilometre) dikkate alıp başarı yollarını incelemiş ve bunun kendi toplumlarına uygulanma olasılığını hesaplamışlardır. Bunlar daha çok toplumların yapısal özellikleri üzerinde duruyorlardı."[15]

"Böylece Japonların Ruslar karşısındaki zaferinin sonucu olarak, İslam toplumlarında Japonları Avrupalı gözlüğüyle değil, kendi yargılarıyla değerlendirme dönemi başlamış biri manevi, diğeri maddi açıdan değerlendirilen iki grup belirmiştir."[16]

"Japon zaferini manevi açıdan değerlendirmeyi yeğleyenleri de tek bir grupta ele almak mümkün değildir. Abdülhamid'in savaş sırasında Japon Ordusu'na gözlemci olarak gönderdiği Alman Generali Von der Goltz'un en parlak öğrencilerinden Pertev Paşa (Demirhan) Batı maddeciliğini iyi anlamış bir kurmay subay olduğu halde, Japon zaferini manevi değerlere bağlayanların ilginç bir örneğidir. Kitabında Alman düşünürü Fechte'nin "Zaferler orduların büyüklüğüyle, silahların kudretiyle değil kalp ve ruhun kuvvetiyle kazanılır" dizelerini aktarıp 'Japonlar savaş sanatıyla değil, askeri faziletleriyle kazandılar' sonucuna varıyor.3[17]

Yalnızca Osmanlı'da değil öteki Müslüman devletlerde de Japonya'nın Müslüman olmak için arayış içinde olduğu yaygındı. Bu aslında Batı'da yazılıp İslam dünyasındaki çevirmenlerce tıpkısı aktarılan düşüncelerdi. İslam dünyasının

---

15 O. Koloğlu - *Milliyet*, 5 Kasım 1990. (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)
16 O. Koloğlu - *Milliyet*, 5 Kasım 1990. (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)
17 O. Koloğlu - *Milliyet*, 5 Kasım 1990. (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)

kendisini buna inandırdığı dönemde bir Japon gazetesinde farklı bir düşünce yayınlanıyordu.

Japonya'nın *Nişi Nişi Şimbun* gazetesi Japonların İslam'ı kabul edecekleri haberinin Avrupalılarca yayılması üzerine şu makaleyi yazmıştı. (17.1.1906):[18]

"Avrupa'da yayılan bir çeşit yetersiz suçlamalar, olsa olsa bazı politik entrikaların bir bölümüdür. Eğer Japonya İslam'ı devlet dini olarak kabul eder ve bütün Asya'daki Müslümanların lideri pozisyonuna geçerse bu durum ***'Yeni sarı tehlike'*** *olarak adlandırılacaktır. (...) Böyle bir teori ileri sürülmesi Japon halkını köklü bir yanlış anlamadan kaynaklanıyor ve son derece yersizdir. İslamı devlet dini yaparak Müslümanlarla ittifak yapılacağı iddiası da öyledir. Milli bir dini prensip olarak reddediyor ve bütün dinlere serbestlik tanıyoruz."*

Yazı Avrupa'nın her yanında din çatışmaları yüzünden çekilen sıkıntılardan örnekler verdikten sonra şöyle devam ediyor:

3Oysa Japonya sağladığı din özgürlüğü ile bu sorunu halletmiştir. Bu durumda Japonya'nın yeni bir dini devlete mal etmeye kalkışacağı, sağduyu sahibi halkın hayalinden bile geçmez. Bunun bir karmaşayı başlatmasından başka, Japonya'nın Türkiye ve İran gibi zayıflayan ülkelerle aynı dini benimseyeceği insafsız bir suçlama değil midir?"

"Yazı "Japon + İslam dünyası = Yeni sarı tehlike" teorisinin Japonya'nın yükselmesi karşısındaki Avrupa tepkisinin, tıpkı Musevilere karşı o sıralarda Avrupa'yı kasıp kavuran akıma benzer bir tepki yaratmak amacı güttüğü yargısıyla son buluyor."

"Bundan başka Japonya'yı ziyaret eden Mısırlı Abdürreşit İbrahim, iddiaların aslı olmadığını görüp yazmışsa da, bu inançları yok etmeyi becerememiştir."[19]

---

18 O. Koloğlu - *Milliyet*, 6 Kasım 1990. (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)

19 O. Koloğlu - *Milliyet*, 6 Kasım 1990. (*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*)

Ertuğrul'dan önce, ekonomik kaygı ve beklentilerle başlayan ilişki, bu facianın ortaya çıkışıyla birlikte ivme kazanma eğilimi göstermiştir. Ortaya çıkan gerçek şudur: Müslüman topluluklar Hıristiyan dünya karşısındaki ezikliklerini, Doğu'da çok güçlü olan Japonya'yı kendi dinlerine çekerek bir kale yaratmak istemişlerdir. Ancak, burada gözden kaçırılan en büyük gerçek, Japonya'nın akılcı maddeci yaklaşımla olayları değerlendirdiğidir. Bir başka düşünülmesi gereken unsur da Japonya'nın model olup olamayacağıdır.

Tanzimat'ın az öncesinden başlayıp imparatorluk yıkılana kadar hep Batı'yı yakalama çabası içinde olunmuştur. Kılık, kıyafet, eğitim gibi alanlarda Batı'da görülenler ülkemizde de uygulanmış fakat asıl Batı uygarlığı dendiğinde anlaşılması gerekenin "bilim ve teknolojide devrim ve buluşların" anlaşılması gerektiği algılanamamıştır.

Japonya ve Türkiye'de hemen hemen aynı anda başlayan yenileşme hareketinde, Japonya Batı'dan ne alması gerektiğini çok çabuk kavramıştır. Bunu yaparken de ne toplumsallığından ne de geleneklerinden ödün de vermemiştir. Bu durumu gören İslami toplumlar olayı bu boyutlarıyla görüp uygulama yolları aramak yerine, kendilerine en kolay gelen haliyle, yani Japonya'nın Müslümanlaştırılmasıyla sorunun çözüleceğine inanmışlardır.

Batı uygarlığı, buharın keşfiyle birdenbire öne fırlamış, ardından makine çağı baş döndürücü boyuta ulaşmıştır. Bilimdeki bu sıçrayış, doğal olarak toplumu sosyal alanlarda değişime zorlamıştır. Sonuçta Batı uygarlığı, Doğu-Batı ayrımını uzlaşmaz bir çelişkiyle biçimlendirmiştir.

Osmanlı'da da Batı uygarlığının ürünleriyle tanışma Tanzimat ile olmuştur. Ancak Tanzimat aydınları da tüm çabalarına karşın Batı'nın bilim dünyasında gerçekleştirdiklerini Osmanlı topraklarına getiremeyeceklerdir. Aslında tüm Müslüman toplumlar bu bilim gelişiminin dışına düşüyorlardı.

Bu dönemde, Japonya, bir model ya da umut olarak görülüyor ama ortada bir yanlış değerlendirme söz konusuydu.

"Bu dönemin özelliklerinden biri de yenilenme, kalkınma isteklerini kökünden baltalayan bir gelenekçilik fikriyatının yerleşmesi; bunun en su götürmez delili olarak da düşün hayatımızdan bir türlü sökülüp atılamayan bir **'Japon Efsanesinin4** yaratılması oldu. Batı uygarlığının karşısında ayakta durabilmek için toplumsal yapıda değişiklikler gerektiği fikrine karşı İslamcı gelenekçiler şöyle diyorlardı: *'Uzakdoğu'da bulunan Japonlar bir Doğu toplumu olarak kendi toplum yapılarında ve geleneklerinde bir kılı bile kıpırdatmadan pekâlâ Avrupa'nın ilmini ve fennini alabilmişlerdir. Japonlar Avrupa'nın yalnız maddi medeniyetini alarak bununla geleneksel müesseseleri kuvvetlendirdiler.'*"[20]

"Bu efsane, Tanzimat'ın başlattığı, Namık Kemal'in bilmeden pekleştirdiği 'Takma Avrupalılaşma' nazariyesinin geleneksel gövde üstüne ilim ve fen takma mümkündür teorisinin resmileşmiş şekli oldu. Japon uygarlaşması hakkında hiçbir şey bilmeden, Japon toplumu hakkında tam bir bilgisizliğe dayanarak ileri sürülen bu iddia gerçekten doğru mudur sorusu da kimsenin aklına gelmemiştir. İslamcı tezine -uyduğundan herkes onu bir gerçek olarak kabullenmiştir."[21]

Türk-Japon ilişkisinde Ertuğrul'un rolü konusunda sonuç olarak şunu söyleyebiliriz: "İki devlet arasındaki ilişkinin gelişmesinde 'Ertuğrul' ve '1904-1905 Japon-Rus savaşı' başlıca etken olmuştur."

Ertuğrul'un gerek Japonya'yı ziyareti gerekse bir kaza sonucunda batışı sonrası Japon halkının gösterdiği insanlık adına gurur verici davranışlar, iki devletten önce iki milletin birbirine sıcak bakmasına yol açmıştır. 1904-1905 savaşında da Japonların Rusları yenmesi, Osmanlı Devleti'nde Japon-

20 N. Berkes, *Batıcılık, Ulusçuluk*, s.77.
21 N. Berkes, *Batıcılık, Ulusçuluk*, 78.

lara karşı büyük bir hayranlık yaratmıştır. Dolayısıyla da iki devletin ilişkisinde önemli bir etken olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'nda Japonlar, İtilaf Devletleri safında yer almışlarsa da (bu tavrın nedenleri geniş boyutlarda ele alınmalıdır), Lozan'da Türkiye Cumhuriyeti'ne karşı sıcak ve olumlu davranmışlardır. Bunun sonucunda da 1930 yılından itibaren ticari ve siyasi ilişkiler başlamış (II. Dünya Savaşı'nın sonuna doğru Türkiye Japonya'ya savaş ilan etti ve ilişkiler kesildi) ve günümüze kadar da gelmiştir. .

Ertuğrul ile başlayan siyasi ve ekonomik ilişki kurma girişimleri bugün, yeni Türk Cumhuriyetleri'nin de ortaya çıkmasıyla birlikte Uzakdoğu-Anadolu stratejik coğrafyasından söz edilir duruma gelmiştir.

JAPON MUCİZESİ VE TÜRKİYE'YE MODELLİK GERÇEKÇİLİĞİ

"Japon mucizesi"ne giden tarihi süreç

Daha önceki bölümlerde, Japonya'nın "Meiji" dönemine (1868-1912) kadar içedönük bir toplum olduğunun altı çizilmişti. Bu dönemle birlikte büyük bir değişim yaşanmaya başlandı.

"Çinlilerin yabancı düşüncelere ve tekniklere yeterince ilgi göstermeye razı olabilmeleri için Çin'in toplumsal düzeninde ve yönetiminde geniş çaplı bir çöküş olayına tanık olmaları gerekmişti. Japonlar bu konuda Çinlilerin tam tersine bir tutum takındılar. Ülkelerinin önderleri, güçlerini Japon yaşamının çeşitli yönlerinde birbiri ardı sıra devrimci değişiklikler yapma yolunda kullanırken, geleneksel toplumsal düzenin bazı önemli yanları, en azından I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar varlığını sürdürdü. Böylece Japonya'nın önderleri sonunda kendi önderliklerinin geleneksel temellerini dinamitlemiş oldular. Ancak geleneksel Japon önderliğinin dayandığı temeller, Japonlar arasında etkili bir işbirliğim ayakta tutacak yeni siyasal simgelerin ve değerlerin ortayı çıkmasından önce çökmedi."[22]

---

22 Wi]liam McNeill, *Dünya Tarihi*, 400.

"Meiji Restorasyonu ile 1868'den başlayarak gerçekleşen bu değişimin sebebi, Japon seçkinlerin arasındaki etkili üyelerin, alınacak reform önlemleri feodal düzenin parçalanmasına ve samuray klanlarının şiddetli muhalefetine yol açacak olsa bile, Asya'nın başka yerlerinde görülen Batı egemenliği ve sömürgeciliğinden kurtulma konusundaki kararlılıklarıydı. Japonya, tek tek girişimciler öyle istedikleri için değil, 'devlet' buna gerek duyduğu için çağdaşlaşmak zorundaydı. Baştaki muhalefet bastırıldıktan sonra, çağdaşlaşma, Colbert ya da büyük Frederick'in çabalarını sönük bırakacak bir **dirigisme** ve kararlılıkla sürdü. Prusya-Alman modeline dayalı yeni bir anayasa yapıldı. Hukuk sistemi reform geçirdi. Eğitim sistemi çok büyük çapta genişletildi ve böylece pek rastlanmadık bir okur-yazarlık oranına ulaşıldı. Takvim değiştirildi. Giyim kuşam değiştirildi. Çağdaş bir bankacılık sistemi geliştirildi. Günün gereklerine karşılık verecek bir Japon donanmasının oluşturulması konusunda danışmanlık yapmak üzere İngiltere Krallık Donanması'ndan, ordunun çağdaşlaştırmasına yardımcı olmak için Prusya Genelkurmayı'ndan uzmanlar getirildi. Japon subayları Batılı askeri ve donanma akademilerine gönderildiler; yerli bir silah sanayii kurulmakla birlikte, dışarıdan çağdaş silahlar satın alındı. Devlet demiryolu ağının, telgraf hatlarının ve deniz yollarının oluşturulmasını özendirdi; ağır sanayii, demir, çelik ve gemi yapımcılığını geliştirmek üzere olduğu kadar, tekstil üretimini de çağdaşlaştırmak üzere, yeni yeni ortaya çıkan Japon girişimcileriyle ortak çalıştı. Devlet yardımları, ihracatçılara, deniz taşımacılığına, yeni bir sanayinin kurulmasına yararlı olmak üzere kullanıldı. Japonya'nın ihracatı, özellikle ipek ve tekstil dalında, tırmanma gösterdi. Tüm bunların ardında, **fukoken kyohei** ("güçlü ordusu olan zengin ülke") diye dile gelen ulusal sloganın hayata geçirilmesi için gösterilen etki-

leyici politik kararlılık yatıyordu. Japonlar için ekonomik güç ile ordu/donanma gücü el ele gitmekteydi."[23]

"Shogun bir kere yabancı gemilerin Japon limanlarına girmelerine (1854'te) izin vermeyi kabul ettikten sonra geri dönüş yoktu. Ona karşı çıkan ve sonunda (1868'de) iktidarını yıkan samuray klanları, yabancıları ülkelerinden sürüp çıkarmak istediler, ama önderleri bu amaca yalnızca Japon gemilerinin ve toplarının yabancı savaş gemilerinin karşısına çıkıp onları yenebilecek duruma gelmeleriyle ulaşılabileceğini görebilecek yetenekteydiler. Böylece çağdaş bir donanma ve ordu kurmak ilk amaç oldu. Bu yolda zaman yitirmeden harekete geçildi. Dışarıdan uzmanlar getirildi, yeni savaş gemileri ve kıyı savunma topları satın almak için dışarı kurullar gönderildi. Ancak Japonlar işin başından beri çağdaş bir savaş için gerekenleri kendi adlarına üretebilecek duruma gelmeyi kafalarına koymuşlardı. Bu, kuşkusuz her türlü yeni fabrikayı, makineyi ve maden ocaklarını gerektiriyordu. Bir başka deyişle, askeri bakımdan güçlü olma çabası, Japon yöneticilerin hemen kendi sanayi devrimlerini başlatmaya zorladı."[24]

Japonya'nın "büyük güç" olarak tanımlanış ve sonraları "mucize" olarak betimlenecek kalkınmayı gerçekleştirişinin sosyal ve tarihsel sürecini William Mc Neill'in *Dünya Tarihi* (401-404) izliyoruz:

"Japon yöneticileri bu yolda şaşırtıcı başarılar elde ettiler. Kuşkusuz önce yöneticilerin, mühendislerin ve işçilerin yetiştirilmesinde birçok güçlükle karşılaşıldı. İlk fabrikaların bazıları verimli çalıştırılamadı ve bazıları görünüşte güzel ama aslında işe yaramaz mallar çıkardılar. Fakat daha iyi mallar yapma yolunda gösterdikleri çaba hiçbir zaman durmadı. Genellikle herhangi bir yabancı malı, olabildiğince benzerini yapacak biçimde taklit ederek işe başladılar. Bu yolda

---

23 Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükselişleri ve Çöküşleri*, 242.
24 W. McNeill, *Dünya Tarihi*, 401.

ilerleyerek yavaş yavaş başarılarını artırdılar. I. Dünya Savaşı önlerine büyük bir fırsat çıkardı. İngiltere ve öteki Batı ulusları savaş malları üretimine yönelince, Avrupa yapımı mallar Asya pazarlarında hemen hemen hiç görünmez oldu. Bunun üzerine Japonlar dokumada ve öteki küçük tüketim mallarında Asya pazarlarını ele geçirebildiler. Savaştan sonra Avrupa malları yemden bulunmaya başlayınca, Japon ürünü ele geçirdiği pazarda tutunabileceğini gösterdi. Ucuz işgücüyle ve yüksek verimle yeni makineler, öteki ulusların artık karşılarına çıkamayacakları fiyatlarda ucuz mal ürettiler.

Devlet, son derece etkin bir tutum takınarak Japonya'nın sanayi alanında gelişmesinde başrolü oynadı. İlk aşamalarda birçok yeni fabrika devlet sermayesiyle kuruldu, bunların kuruluş ve işletme giderleri çıkarıldıktan sonra özel kesime devredildi. Japonya'da hatırı sayılır bir özel kesim sanayii ortaya çıktıktan sonra bile devletin istekleriyle politikasının sanayi alanında sahip olduğu ağırlık sürdü. Kâr sağlamak hiçbir zaman tek amaç olmadı. Japon firmaları her zaman onur ve saygınlık kazanmaya çalıştılar. Fabrika yöneticileri ulusa hizmet etmeyi, üstlerine boyun eğmeyi ve astlarını disiplin altına alıp onları korumayı görev bildiler. Böyle bir davranış, doğrudan doğruya, Japonya'ya yüzyıllarca egemen olmuş olan samuray ruhundan geliyordu. Savaşçıların eski yüreklilik, dayanıklılık ve bağlılık erdemleri, yeni çelik ve dokuma fabrikalarının, gemi yapma tezgâhlarının ve benzeri kuruluşların önce yapımı, sonra da yönetimi görevlerinde bol bol kendilerini ortaya koyma olanağı buldular.

Bir firma ya da fabrika içinde de, insan ilişkileri alanında, samurayla köylüler arasındaki eski ilişki biçimlerini örnek alma eğilimi görüldü. Şöyle ki sanayi yöneticileri işçilere buyruk verip onları eğittiler, işçiler kendilerine verilen buyruklara boyun eğdiler, fakat bunun karşılığında ömürleri boyunca beslendiler ve bakıldılar. Ekonomik çöküntü dönemlerinde

işlerinden atılmadılar, kendilerine yeni işler bulundu ya da bir iş birden çok kişi arasında bölüştürüldü. Bunların karşılığında da işçilerden mutlak bir bağlılık, buyruklara kesin bir boyun eğiş beklendi ve bu istekler hemen hemen şaşmaz bir biçimde elde edildi. Avrupa ülkelerini sık sık rahatsız eden grevler ve öteki huzursuzluklar Japonya'da hemen hemen hiç görülmedi.

Bu yeni kuruluşlara ek olarak, eski zamanlar ve aile işletmeleri, 'dışarı iş verme' sistemiyle, büyük bir beceriklilikle yeni malların üretilmesi yolunda harekete geçirildi. 4Dışarı iş verme' sistemi, büyük bir firmanın, zanaatçı bir aileye proje ve bazen de hammadde, mekanik enerji makineleri ve kredi sağlaması, bunlara ek olarak ailenin yaptığı malları onlara orta halli bir yaşam sürdürmelerine olanak verecek fiyatla satın almayı üstlenmesi sistemidir. Aşağı ve yukarı tabakadan bireyler ve aileler arasında geleneksel karşılıklı yükümlülükler, böyle bir sistemin sarsıntısız biçimde işleyebilmesini sağladı.

Eski klan saygı ve yükümlülük biçimleri, yapılan gerekli küçük değişikliklerle, sanayi ilişkilerine oldukça büyük bir etkinlik kazandırdı. Geleneksel Japon yaşamının ilgili tarafları pek fazla araştırıp soruşturmadan kabul etmeye hazır bir tutum içine sokan karşılıklı yükümlülükler ve sorumluluklar sistemine benzer canlı bir duyguyla desteklendikleri için, kökten farklı ve durmadan değişen teknolojiler, ast ve üst ilişkisini bozmadan benimsenebildi.

Bu nedenle, Japonya'yı yirminci yüzyılın ortalarında Batı ülkelerine eşit bir düzeye yükselten endüstriyel, teknolojik ve bilimsel ilerlemeler, liberal, demokratik ya da parlamenter hükümetlerle zorunlu olarak bağlantılı değildi. Gerçekten, başlangıç aşamalarında, ülkeyi yabancılarla ilişkiye açmak ve alışılmış düşünce ve davranış biçimlerini değiştirmek politikası genellikle halka hoş gelmedi. Demokratik bir rejim böyle bir politikayı büyük olasılıkla sonuna kadar götüremeyecekti.

Yalnızca imparatora geleneksel bağlılıktan yararlanılarak ve Şinto dininin –imparatoru Tanrı olarak gören bir dinin– ulusçu yönlerini vurgulayarak, tepeden inme yapılan Japon devrimi, Japon toplumunun aşağı katmanlarının kesin başarılarının ışığım önceden göremediği, çevrelerinde yalnızca geleneksel yolların kötü niyetle yıkılıp küçümsendiğini sezdiği bu sıra, sıkıntılı ilk aşamayı geçmeyi başardı.

Japon hükümeti tarafından yaratılan Batı biçimi bir orduda ve donanmada da eski ve yeni öğeler son derece başarılı biçimde bir araya getirildi. Eski ve kıskançlıkla korunan bir ilkeye göre, ancak samurai ailesinden gelen, doğuştan samuray olan birinin silah taşıma hakkı vardı. Bununla birlikte, 1872'de, dört yıl önce imparatora eski saygınlığını kazandırmış olan samuray kliği, herkesin askerlik görevi yapmasına karar verdi. Kararları, çağlarının Fransız ve Alman uygulamalarından etkilenmişti, çünkü bu tarihlerde yabancılara ait olan her şey Japonya'nın bu türedi yöneticileri arasında büyük saygınlık görüyordu. Fakat böyle bir kararın alınmasına yol açan asıl neden imparatoru yetkesini ve saygınlığını "geri veren" bir hükümet darbesiyle iktidardan düşürülmüş oldukları için mırıldanan pek çok samuray klanının gücüne karşı koyabilecek bir askeri güce gereksinim duymalarıydı. Hükümet, toprak sahipliğinin klanla bağlantısını daha önce koparmış ve –toplumsal adalet gibi soyut bir düşünceden çok ileride kendine rakip olabilecek çevreleri ve muhalefet gruplarını parçalamak için– feodal görevleri ve ayrıcalıkları kaldırmıştı. Bu nedenle yeni silahlı kuvvetleri kurarlarken samurayla halk arasındaki bu geleneksel farklılığa önem vermemesi son derece mantıklı bir tutumdu.

Bu kararların uzun dönemli sonucu, silahlı kuvvetleri, güçlü bir yurtseverlik okulu ve alt sınıflardaki insanlar için üst sınıfa yükselme yolunda çok önemli bir toplumsal asansör durumuna gelmesi oldu. Donanma orduya göre daha aristok-

ratik nitelikli kaldı, daha köklü bir biçimde Batılılaştı, daha karmaşık bir teknik edindi. Ama ordu, sıradan köylü çocuklarına, gerekli eğitimlerden geçerek subaylığa yükselme fırsatı verdi. Yüksek öğrenim, bir öğrencinin yüksek dereceler alabilmek için uzun yıllar süresince kazançlı işlerde çalışmaktan vazgeçmesini gerektirdiği, bununsa sıradan bir köylü oğlunun pek güç yetireceği şey olmadığı, pahalı bir yol olarak kaldığı bilindiğinden, böyle bir statü değiştirme şansı pek az başka meslekte vardı. Ama askerliği meslek olarak seçen bir kişi orta halli de olsa güvenli bir geçim olanağına dayanarak, ilkece yeteneklerinin kendini götürebileceği noktaya kadar yükselebilirdi. Birçoğu köylü ailelerinden gelmiş olmakla birlikte, yeni subay sınıfı içinde, bilinçli bir biçimde samuray gelenekleri ve değerleri yerleşti. Sanayinin örgütlenişinde olduğu gibi, Japon ordu birlikleri de Japonlara özgü ruhu bırakmadan tekniklerim çağdaşlaştırıp Batılılaştırabildiler."

"Ama tüm bunlar zaman almış, çok ciddi engellerle karşılaşılmıştır. Kentsel nüfus 1890-1913 arası iki kattan fazla artmakla birlikte, toprakla uğraşan kalabalıklar aşağı yukarı aynı kaldı. Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde bile, Japon nüfusunun beşte üçünden fazlası tarım, ormancılık ve balıkçılıkla uğraşıyordu; tarım yöntemlerindeki pek çok gelişmeye rağmen, kırsal kesimin dağlık oluşu ve çiftliklerin ufaklığı, sözgelimi, İngiltere modeline benzer bir 'tarım devrimi'ni engellemişti. Bu tür 'dip tarafı ağır çeken' bir tanım tabanı olunca, sanayi potansiyeli ya da kişi başına sanayileşme düzeyleri başkalarınınkiyle kıyaslandığında, Japonya'nın sürekli olarak Büyük Güç listelerinin alt çizgisinde ya da bu çizgiye yakın görünmesi kaçınılmazdı. 1914 öncesinde bir sanayi atılımı gerçekleştiği, modern yakıtlarla yaptığı enerji tüketimindeki büyük artıştan ve dünya imalat sanayii üretimindeki payının yükselmesinden açıkça anlaşılsa da, Japonya'nın pek çok alanda hâlâ noksanları vardı. Demir ve çelik verimi azdı

ve ülke büyük ölçüde ithalata yaslanıyordu. Aynı şekilde, gemi yapımcılığı sanayii büyük ölçüde genişlemişti ama hâlâ başka yerlere savaş gemisi siparişleri veriliyordu. Ayrıca sermaye son derece kıttı ve dışardan, giderek daha çok borç alma durumunda yatırım yapılacak kadar para olmuyordu. Ekonomik açıdan, emperyalizmin en yoğun olduğu bu dönemde, mucizeler gerçekleştirerek, Sanayi Devrimi geçiren tek Batılı olmayan ülke haline gelmiş, ama gene de İngiltere, Birleşik Devletler ve Almanya yanında, sanayi ve maliye açısından hafif sıklet olarak kalmıştı."[25]

"Bununla birlikte, Japonya'nın Büyük Güç statüsüne yükselmesine yardımcı olan ve onun, sözgelimi, İtalya'yı neden geride bıraktığını açıklayan iki sebep daha vardır. Bunlardan ilki, Japonya'nın coğrafi açıdan soyutlanmışlığıydı. Yakındaki Asya kıyısından ancak dağılmakta olan Çin İmparatorluğu'nun yöneltebileceği kadar bir tehdit gelebilirdi. Çin, Mançurya ve (daha da korkuncu) Kore, bir başka Büyük Güç'ün eline düşebilirdi ama coğrafi koşullar, Japonya'yı bu topraklara öbür emperyalist devletlerin hepsinden çok daha yakın bir konuma getirmişti – bunun böyle olduğunu Rusya 1904 -1905 yılında altı bin millik demiryolu üzerinden ordunun ihtiyaçlarını karşılamaya çalıştığında büyük sıkıntılara düşerek görmüş ve bundan birkaç on yıl sonra da, Filipinler, Hongkong'un ve Malaya'nın kurtarılmasında işe karışan lojistik sorunlarla boğuşurken, İngiliz ve Amerikan donanmaları da anlamışlardır. Doğu Asya'daki büyümesinin sürekli olacağı varsayılırsa, Japonya'nın zaman içinde bu bölgedeki egemen güç olması ancak başka bir büyük devletin en aşırı çabaları sayesinde engellenebilirdi."[26]

"İkinci sebep **moral** nitelikliydi. Tartışılmaz görünen bir nokta şudur ki, Japonların kendi kültürlerinin benzersizliğine

25 Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükselişleri ve Çöküşleri*, 242.
26 Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükselişleri ve Çöküşleri*, 242.

ilişkin güçlü duyguları, imparatora tapınma ve devlete saygı gelenekleri, samurayların askeri onur ve cesaret etosu, disiplin ve dayanıklılığa verilen büyük önem, aynı anda, hem aşın yurtsever hem de özverilerle engellenemeyecek bir politik kültürün doğmasına yol açmış ve Japonya'da stratejik güvenlik kadar, pazar ve hammadde bulma amacıyla genişleyerek 'Büyük Doğu Asya'yı yaratmak yolundaki istekleri güçlenmiştir. Bu durum, Çin ve Japonya'nın Kore üzerindeki iddiaları yüzünden kavga ettikleri 1894 yılında Çin'e karşı yapılan başarılı kara ve donanma seferleri sırasında ortaya çıktı. Daha iyi donanımlı Japon kuvvetlerini karada ve denizde harekete geçiren şey, başarma iradesi olarak görünüyordu."[27]

Japonların kalkınma süreçleri yalnızca Batı'dan örnek aldıkları teknolojik ilerilik değildir. Politik yaşamda yaptıkları devrim ve yenileştirmeler de önemli etken olmuştur. Gelişmişlik sürecini ivmelendirmesi nedeniyle siyasal yaşamdaki yeniliklerin de altını çizmek konuyu boyutlandırması açısından yararlı olacaktır. Bu alanda atılan ileri adımları *Dünya Tarihi* adlı eserden aktarıyoruz.[28]

«Japon yaşamının kökleri derine inen geleneklerin sürekliliğiyle karşılaştırıldığında, imparatorun yetkelerine yemden kavuşturulması ve bunu izleyen anayasal düzenle ilgili yeni yasaların getirdiği siyasal değişiklikler yüzeyde kalır. İmparator Meiji (1868-1912) tahta geçerken bir danışma meclisi kuracağına ve ülkeyi kamuoyuna hak ettiği saygıyı göstererek yöneteceğine söz verdi. 1889'da, büyük ölçüde Bismarck Almanya'sını örnek alan bir anayasa ilan ederek, söz verdiği şeye sürekli bir kurumsal biçim kazandırdı. Bununla birlikte, Almanya'dan farklı olarak, tüm erkek yurttaşların Diyet seçimlerine oy verme hakkına sahip olmaları, Japon politikasına demokratik bir öğeyi sokmuş oldu ve bu öğe, anayasa-

27 P. Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükselişleri ve Çöküşleri*, 243.
28 W. McNeill, *Dünya Tarihi*, 403.

nın ilanını izleyen yıllar içinde önemli bir gelişme gösterecek yetenekteydi. 1889' dan sonra klan önderleri ve öteki önemli yöneticiler ancak şu ya da bu tür bir halk desteği sağlayarak siyasal erki ellerinde tutabildiler. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra varlıklı ve seçkin ailelerden gelmeyen kişilerin bile, Diyet'e girmelerini sağlayabilecek ölçüde siyasal erke sahip olabilmeleri olanağı doğdu.

Bu yoldan az çok Batı demokratik devrimine benzer bir olay Japonya'da da ortaya çıktı. Ancak halk tarafından seçilen Diyet, yalnızca anayasayla kendisine verilen sınırlı yetkilere sahipti ve başlangıçtaki Meijilerin tahta geçmesini gerçekleştiren klan önderleri kliniğinin soyundan gelen bir 'kıdemliler' çevresi, sahne gerisinden 1930'lara kadar oldukça büyük bir yetke kullanmayı sürdürdü. 1930'da, hükümetin orduyu Asya anakarasındaki saldırgan politikasına yeterince istekle desteklenmediğini düşünen tutkulu genç subaylar arasından iktidara adaylığını koymuş yeni bir rakip grup gelişti. Bunlar yarı gizli yurtsever dernekler kurdular ve birçok kere görüşlerine karşı çıkan devlet adamlarını siyasal cinayetlerle ortadan kaldırdılar. Bunun sonucunda Tokyo'daki hükümet önce (1931'de) Mançurya'nın ve sonra (1937-1941 arasında) Çin topraklarının büyük bölümünün fethedilmesinden ordunun yarı istekli yarı isteksiz ortağı durumuna geldi.

Japonya askeri fetihler yolunda ilerlemeye başlayınca, Amerika'nın Pasifik'teki çıkarlarını zedeleyeceği noktada duramadı. Amerikalıların petrol ve hurda demir gibi (Japonya'nın dışarıdan sağlamak zorunda olduğu) yaşamsal önem taşıyan ikmal maddelerine ticaret ambargoları koyarak Japon fetihlerini engelleme yolundaki çabaları, Japonları, Borneo'daki petrol yataklarını ele geçirip Güneydoğu Asya'da ve Güneybatı Pasifik'te ekonomik bakımından kendine yeterli bir 'Ortak Refah Bölgesi' kurma olanağı sağlayıp bir süre için Birleşik Devletler'i uzaklaştırmak umuduyla

Amerikan filosuna karşı (1941'de) beklenmedik bir saldırıya girişmeye zorladı.

Pearl Harbor'daki Birleşik Devletler filosuna yapılan saldırı son derece başarılıydı. Ortak Refah Bölgesi askeri bakımdan gerçekleşti, fakat Amerika'nın karşı saldırılarının hızı ve gücü, Japonları şaşırttı ve ilk planlarını altüst etti. 1945'te Amerikan bombardımanları ve Japon ticaret filosunun büyük bir bölümünü yok eden Amerikan denizaltı saldırısı, ülke ekonomisini kötürüm etti. 1945'te Birleşik Devletler Hiroşima'ya ve Nagazaki'ye atom bombaları attıktan sonra, Japon Hükümeti barış önerisinde bulundu. Böylece II. Dünya Savaşı sona erdi ve Amerikan işgal rejimi Japon toplumunda ve ekonomisinde yeni bir köklü değişiklik hareketini başlattı."

Bundan sonraki süreçte, "Japon mucizesi" adı yakıştırılan hayranlık uyandıran kalkınma başarılmıştır. Ancak bu başarıya mucize damgasını vururken, silahlı kuvvetlere ve militarizme para ve kaynak ayrılmadığının da değerlendirilmesi gereklidir.

Bunun ötesinde, yani ekonomik kalkınmanın öte yüzünde ABD'ye siyasi anlamda bağımlılık söz koşunudur. Burada kulak ardı edilmemesi gereken bir gerçek de; Japonya'nın dış politikası hükümetince belirleniyorsa da, uluslararası sorunlarda ABD'nin çözüm yöntem ve yorumlarının dışında, fazlasıyla belirleyici tavır ve eylem geliştiremeyeceğidir.

"Japon Kalkınması" bir mucize midir?

"Hangi ölçütle değerlendirilirse değerlendirilsin, Japonlar 1854'le 1945 yılları arasında sanayi ve demokrasi devrimlerine gösterdikleri tepkide gerçekten büyük başarılar kazandılar. Japon ulusu kültür ve düşünce alanlarında da olağanüstü değişiklikler geçirdi. Özellikle Japonya'nın kendini değiştirme girişiminin ilk dönemlerinde Batı düşünceleri ve Batı üslupları, tek tek değil de toptan benimsendi. Yararlı görülen

herhangi bir şeyi ve her şeyi inceleyip ülkeye getirmeleri için Avrupa'ya ve Amerika'ya kurullar yollandı. Batı bilginliğinin şu ya da bu dalında ustalık kazanmaları için dışarı öğrenciler gönderildi ve bu kişiler ülkelerine o alanların uzmanları olarak geri dönüp elde ettikleri bilgileri aynı şekilde sistemli biçimde öteki Japonlara aktarmaya başladılar."[29]

"Hükümet önce bir ilkokul sisteminin geliştirilmesine büyük önem verilmesini kararlaştırdı, öyle ki her Japon çocuğuna okuma ve yazma öğretilecekti. İlkokul eğitiminin üzerine Batı örneklerine göre kurulan çeşitli teknik okullar ve birçok üniversite, ileri düzeyde ve uzmanlık dallarında eğitim olanakları sağladılar. Bunun sonucunda 1930'larda Japon kurumlarında çalışan Japon bilginleri, dünyanın bilgi birikimine etkin katkılarda bulunmaya başladılar. Japon teknisyenleri ve mühendisleri dünyanın herhangi bir ülkesindeki meslektaşlarıyla eşit koşullarla yarışabilecek bir duruma geldiler."[30]

"Hiç kuşku yok ki, Japonya'nın 1945'ten sonra geçirdiği ekonomik değişim, bu onyıllarda gerçekleştirilen sürekli çağdaşlaşmanın en göz alıcı örneğidir; Japonya, ticaret ve teknoloji alanlarında bir yarışmacı olarak mevcut 'ileri' ülkelerin hemen hepsini geride bırakmış ve Asya'daki öbür 'ticaretçi ülkeler' için örnek alınacak bir model oluşturmuştur. Kuşkusuz, Japonya hemen hemen yüzyıl önce, Batı'yı hem ekonomik hem de –kendisine felaket getirecek bir biçimde– askeri ve emperyalist yönleriyle taklit eden ilk Asya ülkesi olarak zaten sivrilmişti. Gerçi, 1937-1945 savaşında büyük zararlara uğramış ve geleneksel pazarları ile kendisini besleyen ülkelerden kopmuştu ama, onarılabilir bir sınai altyapısı, yetenekli, iyi eğitim görmüş ve toplumsal yönden birbirlerine kenetli bir halkı vardı ve bu halkın kendilerini geliştirme kararlılığı artık barışçıl, ticari amaçlara yönlendirilebilirdi. 1945'i izleyen

29 William McNeill, *Dünya Tarihi*, s. 404.
30 W. McNeill, *Dünya Tarihi*, 404.

birkaç yıl boyunca, Japonya, bitkin, işgal altında bir ülkeydi ve Amerikan yardımına bağımlı durumdaydı. 1950'de, olayların yönü değişti – ne gariptir ki, bu büyük ölçüde, Birleşik Devletler'in Kore Savaşı'ndaki savunma harcamalarının fazlasıyla artmasından olmuş, bu artışlar Japonya'nın ihracata yönelik şirketlerine güç katmıştır. Sözgelimi, Toyota iflas tehlikesi yaşarken ABD Savunma Bakanlığı'nın yaptığı ilk kamyon siparişi sayesinde kurtuldu; hemen hemen aynı şeyler daha pek çok şirket için de söz konusu olmuştur."[31]

"Elbette ki, 'Japon mucizesi'ni yaratan şey, Amerika'nın Kore Savaşı'nda ve bir kez daha, Vietnam Savaşı'nda yaptığı harcamaların itici gücünden çok daha fazla bir şeydi; ülkenin kendisini tam olarak nasıl böyle bir değişimden geçirdiğini ve başkalarının onun başarısını nasıl taklit edebileceğini anlatma çabasının kendisi de, minyatür bir büyüme sanayiine dönüşmüş durumdadır. Önemli sebep, Japonların en üst düzeyde kalite kontrolü elde etmenin değerine oldukça aşırıya varan inançlarıydı; bunu Batı'daki incelikli yönetim ve üretim tekniklerini ödünç alarak (ve bunları geliştirerek) yapıyorlardı. Japonya, ulusun güçlü, yüksek düzeyli, herkes için eğitim konusundaki kararlılığından, sahip olduğu çok sayıdaki mühendisten, elektronik ve otomobil meraklısından, dev **zaibutsu** kadar, küçük ama girişimci atölyelerden de yararlanmıştır. Çok çalışmaktan, işyerine bağlılıktan, iş yönetimi - işçi anlaşmazlıklarını, uzlaşma ve boyun eğme yollarını birlikte kullanarak uzlaştırmaktan yana bir sosyal etos da vardı. Ekonomiye, sürekli büyüme sağlayabilmek için, çok büyük miktarlarda sermaye bulmak gerekiyordu, bulundu da –bunun kısmen sebebi, Amerikan stratejik şemsiyesi altına sığınan 'askerden arındırılmış' bir ülkenin savunmaya pek az harcama yapmasıydı; belki daha da çok, mali alanlarda ve vergilendirmede kişisel tasarrufu alışılmadık ölçüde özendiren po-

31 Paull Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükselişleri ve Çöküşleri*, 490.

litikaların benimsenmesinden ileri geliyor, bu tasarruflar da yatırım amaçlarına uygun olarak kullanılabiliyordu. Japonya, MIT'nin (Japon Uluslararası Ticaret ve Sanayi Bakanlığı) 'yeni sanayileri ve teknolojik gelişmeleri beslerken, bir yandan da eskiyen, çürüyen sanayilerin düzenli bir biçimde geriletilmesini eşgüdümlemede' oynadığı rolden de yarar görmüştür; tüm bunlar Amerikalıların *laissoz-faire*'ci yaklaşımından tamamen farklı bir biçimde yapılıyordu."[32]

Japon mucizesi yaygın adlandırılmasıyla anılan olgu, 1960-1970 arası ekonomik büyümenin yılda ortalama yüzde 10 civarında oluşundan kaynaklanmıştır. Dünyanın "Japon mucizesi" adını verdiği ekonomik basan kısaca budur.[33] Eğer bu, bir "mucize" ise, gerçek olayı kavramak için 1950'lere gitmek ve belki de 1650'lere kadar inmek gerekiyor. Çünkü genel kural olarak, iyi anlaşılamayan ya da yeterince açıklanamayan olaylara "mucize" deniyor. Oysa, tanınmış Japonya uzmanları, "Japon mucizesi"nin açıklamasını, "geleneksel toplum yapısında" buluyor. Bu işte hiçbir mucize yok aslında.[34]

Japon kültürünü çok iyi tanıyan bilim adamı Bozkurt Güvenç'e göre, Meiji dönemi öncesinde geri kalmış bir toplumun bu kadar kısa bir süre içinde hızla kalkınmasını açıklayıcı ya da bu kalkınmayı gerçekleştirecek koşullar şunlardır:

"1) Geçmişten farklı bir gelecek yaratmak isteyen liderlerin varlığı.
2) Bu liderlerin yeterli bir süre ülkeyi yönetmesi.
3) Ekonominin gerekli yatırım olanaklarına kavuşması.
4) Toplumun yetişmiş insan gücüne sahip bulunması.
5) Ulusça paylaşılan bir başarı güdüsü ve övüncü.
6) İleri bir teknoloji ve yaratıcılık."[35]

---

32 P. Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükselişleri ve Çöküşleri*, 491
33 Bozkur Güvenç, *Japon Kültürü*, İş Bankası Yayını, 1889, s. 205.
34 *B*. Güvenç, *Japon Kültürü*, 205.
35 B. Güvenç, , *Japon Kültürü*, 206.

Bu saptamaların ışığında, Japonya'nın gerçekleştirdiği ekonomik kalkınmanın bir "mucize" değil, akılcılığın ön plana alındığı bir disiplinli düşünce ve çalışmanın sonucu olduğu ortaya çıkmaktadır.

"Yapılan açıklamalarda ne tür etkenler bir araya getirilirse getirilsin –başka Japonya uzmanları daha ağırlıklı olarak kültürel ve sosyolojik sebeplere işaret edebilirler ve tabii, bir de sıra kendisine gelen bir halkın ulusal özgüveni ve irade gücünden oluşan o tanımlanamaz 'artı etken'e de– Japonya'nın ekonomik başarısının büyüklüğü inkâr edilemez. 1950-1973 arasında gayri safi yurtiçi hasılası yılda yüzde 10.5 gibi inanılması güç bir ortalama ile arttı; bu, sanayileşmiş öbür ülkelerin hepsininkinden çok daha ilerde olan bir değerdi; 1973-1974 yılında ortaya çıkan ve dünyadaki genişlemeye şiddetli bir darbe indiren petrol bunalımı bile, Japonya'nın büyüme oranlarının bunalımı izleyen yıllarda hemen hemen iki katı olarak sürmesini engellemedi. Japonya'nın sürekli olarak egemen dünya üreticisi olduğu mamul ürünlerin kapsamı inşam afallatıyordu – fotoğraf makineleri, mutfak eşyaları, elektrikli aletler, müzik aletleri, küçük motosikletler ve liste uzayıp gitmektedir. Japon ürünleri İsviçre saat sanayiine meydan okumuş, Alman optik sanayiini gölgede bırakmıştır, İngiliz ve Amerikan motosiklet sanayilerini perişan etmiştir. On yıl içinde, Japon tersaneleri, dünyada denize indirilen gemilerin yarısından fazlasını üretiyordu. 1970'li yıllara gelindiğinde, daha modern nitelikli olan çelik fabrikaları Amerikan çelik sanayii kadar ürün vermekteydi. Otomobil sanayiinde meydana gelen değişim ise, daha da çarpıcı oldu –1960-1984 arasında dünya otomobil üretimindeki payı, yüzde 1'den, yüzde 23'e yükseldi– ve bunun bir sonucu olarak, milyonlarca Japon otomobili ve kamyonu tüm dünyaya satılmaya başladı. Ülke, sürekli ve ödün vermez bir biçimde düşük teknoloji ürünlerinden yüksek teknoloji ürünlerine

geçti – bilgisayarlara, telekomünikasyona, uzay sanayiine, robot yapımına ve biyoteknolojiye. Sürekli ve ödün vermez bir biçimde, ticaret fazlası arttı –Japonya bir sanayi devi olduğu kadar maliye alanında da bir dev olmuştu– ve dünya üretimi içindeki payı ve pazarları genişledi. Müttefik işgali 1952'de sona erdiği zaman, Japonya'nın 'gayrisafi milli hasılası Fransa ya da İngiltere'ninkinin üçte birinden biraz daha fazlaydı. 1970'li yılların sonunda ise, Japon GSMH'sı Birleşik Krallık ve Fransa **toplamı** kadar ve Amerika'nınkinin yarısından çoktu.' Bir kuşak içinde Japonya'nın dünya imalat verimi ve GSMH'sı içindeki payı yaklaşık yüzde 2-3'ten, yaklaşık yüzde 10'a çıkmıştı ve yükselmeyi sürdürüyordu. Bir tek Rusya 1928'i izleyen yıllarda buna benzer ölçüde bir büyüme gerçekleştirmişti; ama Japonya aynı şeyi çok daha az zahmetli ve çok daha göz alıcı bir biçimde, çok daha geniş bir tabana yayarak yaptı."[36]

"Ancak, Japon Mucizesi diye tanımlanan olayın özünde yatan ve onun belkemiğini oluşturan temel öğe, geleneksel Japon kültürü içinde var olan ve Japon insanından, toplum çıkan için gerekli her türlü özveri ve boyun eğmeyi isteyen ahlak anlayışı ve düşüncesidir. Kökenini Japon ahlakı ve Budist Şintoist dinsel inanışlardan alan bu duygu, bireye, daha çocukluk yıllarında başlayarak aşılanır ve yaşamı boyunca pekiştirilir. Geleneksel Japon anlayışında birey, toplum için yararlı olabildiği, ona katkıda bulunabileceği ölçüde değer kazanır. Japon insanı, üyesi bulunduğu grup içinde uyumlu davranmak, gruba ters düşmemek ve grup yararını her şeyden üstün tutmakla yükümlüdür. Buna uymayan birey, grup dışına itilir ve başka bir gruba da giremez, açıkta kalır ki, bu o birey için psikolojik bakımdan ölüm demektir." (Prof. Mete Tunçoku - *Milliyet*, 7 Mart 1980)[37]

---

36 P. Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükselişleri ve Çöküşleri*, 492.
37 B. Güvenç, *Japon Kültürü*, 206.

Siyasal bilimcisi Mete Tunçoku'dan aktarılan yukarıdaki alıntı, "Japon mucizesinin" toplumsal kökeninin boyutunu ortaya koymaktadır.

Japonların, bilim, sanat ve ekonomik alanlardaki kalkınmasını "mucize" diye tanımlamak hem kolaycılık olacak hem de bu her alandaki gerçekten olağanüstü başarıların kökenini araştırmaktan kaçış olacaktır. Halbuki akılcı yöntemler, "mucize" aramaktan çok, ortaya çıkan olguları yaratan oluşumları araştırmaktır. Asiatik özellikleri taşıyan Türkiye içinde uygulanacak yöntem, izlenecek yol "mucize" yakıştırması değil, hemen hemen aynı toplumsal niteliklerin taşındığını göz ardı etmeden, (aynı coğrafyadan çıkışı düşünmekteyiz) bu başarının bilimsel yanını kavramak olmalıdır.

Fakat burada Türk toplumu birey bağlamında çok önemli bir engelle karşılaşmaktadır. Bunlar, Türk insanında pek bulunmayan bireysel disiplin ve özveri, ulusal çıkar bilinci, kolektif çalışma disiplin ve alışkanlığıdır.

"Her kalkınmanın bir bedeli vardır. Bunu ödemeden hiçbir mucize, hiçbir düzen, ülkeyi mamur edememiştir. Japonya da bu bedeli en güç koşullarda ve en ağır biçimde ödemiştir. Tüketici yaşantısından fedakârlık edilmiştir. Tüketim kısıtlanmış, sosyal güvenlik ve alt yapı ihmal edilmiştir. Her devirde 'Ekonomik Kalkınma' ön planda tutulmuş, doğrudan verimli olan makine yatırımlarına öncelik verilerek dengesiz bir kalkınma çizgisi izlenmiştir. Yatırımlar için gerekli fonlar, başlangıçta tarım ve toprak reformları ile tarım sektöründekilerin büyük fedakârlıkları karşılığında sağlanabilmiştir. Eğitim için her devirde büyük fonlar ayrılmıştır. Ulusal çıkarlar daima ön planda tutulmuş, komünist dünyanın bile olanaklarından yararlanma yolları bulunmuştur. Japonya her devirde ulusal sorunlarını çözmek için şaşılacak bir birlik göstermiştir. Kalkınmadan rejim değil milliyetçilik önemli bir motif olmuştur.

Toplumdaki, bir hedef için grup halinde disiplinli sonsuz bir irade gücü ile çalışma olanağı, belirli bir özellik haline gelmiştir. Çok çalışma olanağı, belirli bir özellik haline gelmiştir. Çok çalışma, organize çalışma fertlerin normal yaşantısı olmuştur."[38]

Japon toplumu neredeyse üç bin yıldır her anlamıyla aynı coğrafyada yaşamaktadır. Hâlbuki Türkler 21. yüzyıla girerken bile yerleşik toplum olma niteliğini kazanamamıştır. Japonya'da hızlı teknolojik gelişmeye rağmen, kültürel bir boşluk doğmamıştır, yani kültürel ve toplumsal kimlik arayışı içine girilmemiştir. Halbuki Türkiye, Avrupa gibi teknolojik gelişimi gerçekleştiremeyişine rağmen bir kimlik arayışı içindedir, bu da toplumumuzun karşısına ilk öncelikli aşılması gereken bir sorun olarak çıkmaktadır ve ne zaman nasıl aşılabileceği de kuşkuludur. Bunun dışında kurallara uymamayı ve kamu denetimini çeşitli yol ve yöntemlerle delmeyi, vergi kaçırmayı yaşamasının bir gerekliliği saymayı alışkanlık haline getiren Türk toplum kurum ve kuruluşlarının, Japon kalkınmasını "mucize" diye açıklamaya kalkışmaları pek de yadırganmamalıdır.

Sonuç olarak; Japon kalkınması bir "mucize" değildir, akılcılıktır, bilimsel yöntem ve kuralların kurumlarıyla birlikte bir bütün olduğunun algılanmasıdır.

Japonya'nın Türkiye'ye model ülke olma gerçekçiliği

Japonya ile Türkiye'nin Asiatik (Asya kökenli) toplumlar oluşu başta olmak üzere, her iki ülke halkının birçok ortak özelliğe sahip olduğu öne sürülerek, Türkiye'nin Japonya'yı örnek alması ya da kalkınmada Japon modelini seçip uygulama alanına sokması II. Abdülhamid döneminden bu yana

38 Tayyar Sadıklar - *Kalkınma Yolunda Japonya Örneği ve Türkiye*, Ankara, 1971, s. 1-2.

ortaya atılır. Bu modelin gerçekçiliği tartışılmamakla birlikte, bu modelliğin Türkiye'ye gerçekçi olup olmadığı, Türkiye tarafından uygulanıp uygulanamayacağı duygusallıktan arınarak akılcılığın öne çıkarılarak tartışılması gerekmektedir.

Her iki ülke de Asya çıkışlıdır. Ancak, Türk toplumu İslamiyet'i kabullenmiş tüm Turani kavimlerde görülen barbarik özelliğe sahiptir (barbarlığı; bilime, akılcılığa, çağdaşlığa sırt çevirme, yalnızca din ve dini kurumları bunların önüne çıkarma olarak düşündük). Bu nedenle de; tüm tarihi boyunca da, bugün de kimlik arayışı içinde olmuştur. Nitekim bu barbarik nitelik Avrupa toplumlarına da (Normanlar, Vandallar, Vizigotlar, Germenler, Vikingler gibi kavimlerin eylemlerinde; Haçlı seferleri gibi girişimlerde pek çok kez sergilenmiştir) has olduğu için, hep kimlik arayışları sürüp gitmiştir. Hatta tüm çok gelişmişliğe rağmen bireylerin kimlik bunalımları en büyük toplumsal çözümsüzlük olarak, ülkelerin gündeminde çözüm bekleyen sorunların ilk sırasındadır. Fakat Japonlar hiçbir zaman kimlik arayışı gereksinmesi duymadılar.

Japonların dinleri Çin kökenlidir ve Japon toplumu bunu çok rahat kabullendiği gibi, içlerine de sindirmişlerdir. Bu yabancılamayış, tüm kapalılıklarına karşın (1853'ten sonra Batı'ya açıldılar) 19. yüzyılın ortalarında Batı'nın sanayi devrimi ve toplumsal reformlarıyla karşılaşmalarına rağmen, bu teknolojileri ve reformları da çabucak kabullenmişlerdir.

Halbuki Türk toplumu için durum daha farklıdır. Turani kavimlerde görülen (en büyük) güce tapma dürtüsüyle Türk toplumu İslamiyet'i kabullenmiş; onun gönüllü yayıcılığını üstlenmiştir. Askeri yapılarıyla, örgütçülüğü, doğaldan gelişmiş olan Türkler yeni kabullendikleri dini yaymışlar ve güçlerini hem Batı'ya hem de Anadolu'nun güneyine ispat etmişlerdir. Ancak bu güçlülük gösterisi bir süre sonra Avrupa'da ortaya çıkan bilim ve teknolojiyi kabullenmede en büyük engeli yaratmıştır. Çünkü hep en güçlüyüm diyen toplum, karşılarında

daha güçlü bir sanayi toplumunun ya da bilimciliği öne çıkaran topluluğun ortaya çıkabileceğini kabullenememiştir.

Japonya'da modernleşme (buna çağdaşlaşma diyebiliriz) daha önce altını çizdiğimiz gibi Meiji (1868-1912) döneminde başlamıştır. Türkiye'de ise III. Selim (1789-1807) ile başlayıp ve II. Mahmut (1808-1839) dönemlerinde sürdürülmüş olmasına rağmen, tarih bilimcilerin büyük çoğunluğu cülhane Fermanı'nın yayını tarihi olan 1839 yılını başlangıç olarak alırlar. Aslında, Osmanlı'da modernleşmenin bu tarihten sonra da gerçekleştirilmeye uğraşıldığını söylemek pek gerçekçi olmayacaktır. Asıl güçlü girişimler II.Abdülhamid'den sonra (1908) başlayacaktır. Genç Türklerin başlattığı taklitçilik, Mustafa Kemal ile 1923 -1938 arasında gerçek sosyal alan reformlarına (bunlar büyük bölümüyle devrimdir) dönüşecek ve çağdaşlaşma tanımı burada yerine oturacaktır.

Ertuğrul Firkateyni'nin gönderiliş öncesi ve sonrasında da izlemeye çalıştığımız bir gerçeği bir kez daha yazmamız gerekiyor: Japonya Batı'nın teknolojik ve bilimsel gelişimini önce taklitçilikle alıyor ve akılcı yöntemlerle, toplumsal geleneği bozmadan ve kişilik bunalımına düşmeden sindiriyordu. Halbuki Osmanlı aynı dönemde Batı'daki Sanayi Devrimi'nin farkına varamadığı gibi, Japonları İslamlaştırmak gibi de gerçekdışı oluşumların ardına düşüyordu. Ayrıca yenilikleri kabullenişte Japonya'nın laik yapısı çok önemli bir etken olmuştur.

Ekonomi bilim adamı Tayyar Sadıklar'ın saptamasına göre, Türkiye 1960 yılında bile Japonya'nın 1920 yılındaki ekonomik ve sosyal durumuna gelememiştir.[39] Japonya artık Türkiye ile ekonomik ve sosyal verilerde karşılaştırmanın yarar sağlamayacağı bir düzeye gelmiştir. Çünkü buradan bir sonuç çıkarılamayacağı değerlendirilmektedir.

"Türkiye'nin modernleşme yarışına Japonya'ya göre geç başladığını, buna rağmen çok yavaş ilerlediğini görmekte-

---

39 T. Sadıklar, *Kalkınma Yolunda Japonya Örneği ve Türkiye*, 209.

yiz. Türkiye'nin modernleşme hamlelerine geç başlamasının ve yavaş ilerlemesinin nedenleri konusundaki görüşleri ise şu şekilde özetlemek mümkündür: Sonradan değiştirilmesi mümkün olmayan ve veri olarak kabullenilmesi gerekli faktörlerden ülkenin coğrafi mevkii Japonya'nın süratli modernleşmesinde Türkiye'ye kıyasla olumlu bir rol oynamıştır. Japonya'nın bütün hudutları tabii olup dört tarafından denizle çevrilmiştir. Bu tabii hudutlar içinde Japonya din, ırk ve lisan bakımından tam bir birlik gösterebilme imkânına kavuşmuştur. Türkiye'nin hudutları ise devamlı surette politik olayların etkisi ile değişmiştir. Doğal hudutların bulunması tamamen tesadüfi olmuştur. 19. asırda üç kıtaya dağılmış, din, ırk ve lisan bakımından tam bir çeşitlilik örneği vermiştir. Batı ülkelerinin yayılma sahasına rastlayan toprakları defalarca istilaya uğramıştır. Batıdaki ülkelerle birçok vesilelerle çatışılmak durumunda kalınmıştır. Modern Batı ile mücadele etmekte modern vasıtalara sahip olma ihtiyacının ortaya çıkması, Osmanlıları bir anlamda silkinmeye ve bazı modernleşme çabalarına sevk etmiştir. Böylece Batı ile çatışmalar modernleşme zorunluluğu doğurmuştur. Bu faktör Batı ülkelerine kıyasla Asya'nın ucunda bulunan Japonya için tesirini daha sonraları gösterebilmiştir. Batı'nın ekonomik yayılma çabası Japonya'ya da kapılanın zorla açtırma neticesini doğurmuştur. Nitekim, 1853 yılında Amerikan Donanması zoru ile Japonya kapılanın dış dünyaya açmıştır. Batı ülkelerine karşı korunmak ve onlarla aynı vasıtalarla mücadele etmek zorunluluğu modernleşme çabalarında önemli bir faktör olmuştur. Ancak bir faktör Türkiye için daha çok önceleri ortaya çıktığı halde Japonya'da biraz gecikerek tesirini göstermiştir. Buna karşılık, bu ülkenin uzun müddet dış tesirlere kapısını kapalı tutup bir izolasyona girebilmesi Japonya'nın ırk, din, kültür ve lisan bakımından birlik arz eden bir millet oluşumunu sağlamıştır. Diğer yönden, ilk dış tesiri Hollandalılardan ve bilahare

de 1853 yılında Amerikalılardan alan Japonya'da bu tesirler için bütünlüğünü sağlamaya ve modernleşme yolunda hızlı adımlar atmaya yol açmıştır. Bu şok tesiri Türkiye için ancak, Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanması ve son Türk devletinin var olup olmama savaşı sırasında olabilmiştir. Böylece, dış tesirler Japonya için olumlu şok tesiri yaparken Türkiye için zamanla tahripkâr bir hal almıştır. Dış tesirler Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalamaya kadar götüren birçok savaşa yol açmıştır. Bu savaşlar her türlü ekonomik kaynağı eritirken sosyal yapıda da büyük yaralar açmıştır."[40]

"Geleneksel sosyal yapının yeni duruma intibakta oynadığı rol de iki ülkede değişik yönde olmuştur. Her iki toplumda da ticaretle uğraşanlar en aşağı sınıf kabul edilmiştir. Ancak, Japon toplumunda bu aşağı görülen ticaret işleri ile uğraşanlar da yine Japonlardı. Türkiye'de ise ekonomik faaliyetler, Rum, Ermeni ve Yahudi gibi azınlıklara terk edilmiştir. Türkler o devrin asil işleri sayılan, askerlik, idarecilik, toprak sahipliği gibi konularda faaliyet göstermişlerdir. Bilahare ekonomik faaliyetlerin azınlıklar elinden alınması çok güç olmuş ve alındığı zaman da Türklere yabancı olan bu faaliyetlerin yürütülmesi büyük aksamalara uğramıştır."[41]

"İki ülke halkının karakteri bakımından yapılan bir kıyaslama sonucu da çok ilginçtir. 1868-1890 Japonya'sı toplumunda çoğunluk, itaatli, disiplinli, tutumlu ve çok çalışkan bir toplum manzarası göstermektedir. Diğer taraftan, halkın bir kısmı ticaretle iştigal etmiş ve bu sektör yabancı grupların eline terk edilmemiştir. Devlete ve onun otoritesine büyük bir saygı gösteren Japon halkı devletin işini çok kolaylaştırmıştır. Türkiye'de mukayeseye esas alınan dönemde toplumun durumu hakkında aynı yargılara varmak zor olmuştur. Diğer taraftan, Japon toplumunun okuma ve öğrenme sahasında-

---

40 T. Sadıklar, *Kalkınma Yolunda Japonya Örneği ve Türkiye*, 211.
41 T. Sadıklar, *Kalkınma Yolunda Japonya Örneği ve Türkiye*, 212.

ki merak ve heyecanı, hiçbir ülke ile kıyaslanamayacağı gibi Türkiye ile hiç kıyaslanamamaktadır."[42]

Japon modelini bugünkü işleyiş ve işlevi ile Türkiye'nin alıp uygulamasını istemek gerçekçilik olmayacağı kuşkusuzdur. Üstelik daha önceki bölümde altını çizmeye çalıştığımız Türk insanının yapısı, Japon kalkınmasını sağlayan "insan faktörüyle" benzeşmediği için bu modelin uygulanışı en önemli öğeden yoksun kalacak demektir.

Japonların 1854 yılından itibaren Batı'yı taklit ederek başlattığı kalkınma yöntemini, Türkiye model olarak (1993) alamayacaktır. Fakat Japonya'nın geçirdiği aşamalar ve izlediği yolları analiz etmenin, bir seçenek olarak kesinlikle bir "Avrupa-ABD" modelinden daha gerçekçi ve sonuç aldırıcı olacağı değerlendirilmelidir. Japon kalkınmasının bir mucize olmadığım, tamamen bilime inançtan yola çıkılarak akılcı yöntemler uygulandığını unutmadan, fakat Türkiye'nin de özel ve özgün koşullarının göz ardı edilemeyeceğinin bilincinde olunmasını gerekli kılmaktadır.

Kalkınma modeli olarak olumlu yaklaşımımıza rağmen Japonya'nın bugün içinde bulunduğu açmazın da çok iyi çözümlenmesi gerekmektedir. Ancak konu, bu kitabın hem amacının hem de kapsamının dışındadır.[43]

21. yüzyıla girerken Türk-Japon dostluğunun geleceğine bir bakış

Türkiye ve Japonya coğrafya olarak birbirine çok uzak olmasına rağmen, 1850'lerden itibaren ticari amaçlı da olsa aralarında başlayan yakınlık, 1950 yılından sonra da ticari ve kültürel ilişkilerin çok yoğunlaştığı siyasal oluşumların zor-

---

42 T. Sadıklar, *Kalkınma Yolunda Japonya Örneği ve Türkiye*, 216.

43 Bu konuda, Karel Van Wolferen *Japon Gücün Sırrı* - Paul Kennedy *Büyük Güçlerin Yükselişi ve Çöküşleri* adlı kitaplar çok geniş açılımlar getirmektedir.

lamasıyla yaratılan ve her iki tarafın da çıkarının söz konusu olduğu beraberliğe dönüşmüştür.

Japonya, akılcılığı öne çıkararak, Batı'nın Sanayi Devrimi sonuçlarını doğru algılayıp, kendi özgün sosyal yapısını bozmadan, teknoloji alanında bugün "dünya devi" olmuştur. Türkiye'nin bu örneklerden hareketle yapabileceği çok şey olduğuna inanmaktayız.

Türkiye tarihsel süreçte Asya ve Avrupa arasında medeniyet geçişi için kullanılan bir köprü ve geçit başı olmuştur. Anadolu'nun tarih boyunca stratejik bir kara parçası olarak sürdürdüğü işlev, bugün dünyada ortaya çıkan yeni oluşumlarla daha da fazla önem kazanmıştır.

Sovyetler Birliği'nin dağılması, NATO'daki tehdit dengelerini değiştirmiş ve NATO stratejisi, yeni risklere göre düzenlenmiştir. *"Hammadde kaynak ve yollarının"* denetimini de içeren *güvenlik kavramı, savunma anlayışının* yerini almıştır. Coğrafi konumu gereği bu yol üzerinde bulunan Türkiye, Batı'nın *güvenlik kavramını* yaşatıcı bir rolü üstlenmeye aday olmuş ve bu nedenle Türkiye'nin stratejik öneminde bir değişiklik olmamıştır. Öte yandan, eski Sovyet askeri gücünün Türkiye üzerindeki potansiyel tehdit varlığını korumakla beraber, belirli bir zafiyet içinde olduğu da bir gerçektir. BDT'nin askeri güç oluşumu henüz tamamlanmamış olmasına rağmen, Rusya'nın askeri bir süper güç olmaya devam ettiği de bir gerçektir. Türkiye'nin bu baskıyı üzerinden atması için ya yeni seçeneklere ya da çözümlere gereksinmesi bulunmaktadır.

Türkiye coğrafi konumu nedeni ile sürekli Batı'yla **iç içe** yaşamış Müslüman bir devlet olarak, hem de yeni kurulan Kafkasya ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nce örnek alınan ve alınacak bir devlet olarak algılanmaktadır. Bu bağlamda ortaya çıkan avantajlar Türkiye'nin stratejik konumunu hür ve demokratik dünya gözünde daha da göz ardı edilemez hale getirmiştir.

Duygusal, kültürel ve tarihi olarak ve koşulların yarattığı doğal ortam, Türkiye ile Türk Cumhuriyetler'ini işbirliğine zorlamaktadır. Şu anda ortaya çıkmış olan coğrafi harita, üç-beş yüzyılda bir ancak çizilebilir. Böyle bir ticari ortamdan yararlanılamayış büyük bir kayıp olacaktır. Gerek *Rusya* gerekse *Kafkasya* ve *Orta Asya* pazarına yakınlık ve uygunluk bakımından Türkiye'nin avantaj ve olanak koşullan tartışılmaz bir durumdadır.

Türkiye'nin buradaki en büyük ve tartışmasız avantajlarından birisi, ticari malların Ortadoğu ve Avrupa'ya satışı için, geçiş yolu oluşudur.

Bunun dışında, ülke olarak Türkiye doğal kaynaklar bakımından da çok zengin bir ülkedir. Genç nüfusu ve yetişmiş nitelikli insan gücüyle de bölgede önemli bir unsurdur. Hem Türkiye hem de yeni kurulan Türk Cumhuriyetleri pazarının çok geniş olması yeni kuruluşlar ile hızlı sanayileşmeye olanak tanıyacak büyük bir potansiyel ortaya çıkarmaktadır.

Fakat Türk dünyası ivedi çözüm bekleyen birçok sorunla da karşı karşıya kalmıştır.

Sovyetler Birliği'nin çökmesiyle ortaya çıkan 50 milyon nüfuslu *"Türk Cumhuriyetler"* topluluğu, BDT'ye üye olmuşlardır. Ancak Kazakistan hariç, bunlar BDT'ye en gevşek bağlarla bağlı olan cumhuriyetlerdir. Bağımsız bu Türk asıllı cumhuriyetler, henüz serbest piyasa ekonomisi, demokrasi, insan hakları, dış politika gibi konularda kendi kendilerini bağımsız birer devlet ve cumhuriyet olarak yönetebilmek için gerekli bilgi, birikim ve deneyimlere sahip değillerdir. Politik, ekonomik ve sosyal yönden kendilerine en uygun modeli bulmak için çaba harcamaktadırlar. Başta İran olmak üzere bazı devletler buralara kendi politik ve sosyal sistemlerini benimsetmek için uğraş vermektedirler. Batı bu bölgeyle şimdilik ekonomik çıkarları açısından; ABD'nin bölgeye bakışında ise, İran kaynaklı *İslami radikalizmin* yayılıp yayılmayacağı konu-

su da özel bir yer tutmaktadır. Ama bunu zaman gösterecektir. Fakat görünen o ki, *"İslam'ı radikalizm"* bu ülkelerin öncelikli konusu değildir. Bu ülkelerin Müslüman olması, onların hemen köktenciliğin kucağına düşeceği anlamına gelmez, zira bunlar yıllarca din kaygısı taşımayan bir sosyal sistem içinde yaşadılar. Köktencilik dünden bugüne düşebilecek bir olgu değildir. Köktencilik bu bölgeye, ancak Batılılar tarafından hayal kırıklığına uğratıldıklarında, yoksulluğun devam etmesi halinde ve Batı'nın bu ülkelere politik, ekonomik ve sosyal alanlarda yeterli olarak yardım etmeyişi koşulunda gelebilir.

Bu gerçekler ışığında bakıldığında, coğrafi konuşlanma nedeniyle Japonya'nın destek ve teknolojik bilgi birikimi aktarımının, sorunların çözümünde gerçekçilik olacağı değerlendirilmektedir.

Japonya coğrafi olarak Türkiye'ye uzak fakat Orta Asya'ya yakın; çağdaş batı dünyasının teknolojisi ve bilim alanında önde gelen demokrat bir ülke. Aynı zamanda *dünya pazarlarında* önemli miktarda pay sahibi olan Japonya, bu bölgede hem denge unsuru hem de (örnek) model olabilecek bir ülke konumundadır.

Japonya'nın bulunduğu coğrafi bölge, dünya nüfusunun, yoğun olduğu bir nokta olmakla beraber, önemli dünya pazarları olan Avrupa ve Amerika'ya uzaktır. Ayrıca, dünya ekonomisi açısından çok önemli olan Ortadoğu petrol kaynaklarından da çok uzak bulunmaktadır. Doğal kaynak bakımından yoksul olan Japonya, bu pazara uzak olmasına rağmen akılcılığı ön planda tutan, teknolojik gelişmelere önem veren, disiplinli çalışkanlığı ile XIX. yüzyılın başından itibaren başlattığı sanayileşmeyi bugün en üst düzeye çıkarmış ve *Japon mucizesi* deyimini yerleştirmeyi başarmıştır.

Çalışmamızın ilgili bölümlerinde de altım özenle çizmeye çalıştık; Japon modelinin Müslüman topluluklara ilginç gelen yanı, "toplumsal ve kültürel kimliğinden uzaklaşmadan, din-

sel inancını değiştirmeden", akılcılığı öne çıkararak ekonomik ve teknolojik gelişme sürecini tamamlayıp batı düzeyini yakalamış olmasıdır. Müslüman toplumlar dinsel kaygılar nedeniyle bu yapılanmayı uygulayamamışlardır. Ancak Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri için durum daha farklıdır. Çünkü Türk Cumhuriyetleri, 70 yıllık sosyalist sistem içinde eğitim düzeylerini çok yükseltmiş, dünyaya maddeci bakmayı öğrenmişlerdir. Bu eğitim yapısı Batı teknolojisi ve bilim dünyasına bakışı da, bu değerlendirmeye ulaşmayı da çabuklaştıracak bir öğedir. Türk Cumhuriyetlerinde okur-yazar oranı hemen hemen % 100, Japonya'da % 99.8, Türkiye'de % 72'dir.

Türkiye'de henüz gerçekleşmesi zor görünse de, Türk Cumhuriyetleri'ndeki eğitim düzeyi, olayları doğru algılayarak akılcı yöntemler uygulama konusunda umut vericidir.

Şu anda ABD ve Batılı devletler, Orta Asya Cumhuriyetleri'ne Türkiye'nin işbirliği ile girmeyi; bu cumhuriyetler de, Batı ile entegrasyonu Türkiye'nin yardım ve desteğinde yapmayı tercih etmektedirler. Bu durum, yıllardır söylenilen **"Türkiye, Doğu ve Batı arasında bir köprüdür"** gerçeğinin en yeni ve somut bir örneğini teşkil etmektedir.

Türkiye, yıllardır, demokratikleşme, insan haklan, laiklik ve son ekonomik oluşumda da hür teşebbüs, serbest pazar ekonomisi uygulamalarında Batı'ya ulaşmak çabası içindedir. Henüz bu deneyimlerin hiçbirini geçirmemiş olan Türk Cumhuriyetleri önünde, bir model durmaktadır. Taraflar, bu konuda anlayış birliğine varabilirler ve işbirliği yapabilirlerse, çok yakın gelecekte doğal kaynaklarını da kullanarak uygar dünyanın seçkin birer üyesi olarak her türlü zeminde yerlerini alabileceklerdir.

Türk Cumhuriyetleri'ne Batı'nın yardım ve desteğinin ulaşması konusunda Türkiye öncülük yapacaktır. Zira, Türkiye'nin destek, koordine ve işbirliğini içermeyen her türlü yardımın, istenen amaca tam olarak ulaşamayacağı değer-

lendirilmektedir. Japonya bile bu bölgeye girişte Türkiye'ye işbirliği yapmayı önermiştir. Hatta Gorbaçov, **"Türkiye bölgenin Japonya'sı olacak ve Orta Asya onun etkisine girecek"** diyerek, Türkiye'nin önemini belirtmiştir.

AB'ye girişi hemen hemen olanaksız halen gelen, BAB'a asli üyeliği tartışılan Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'da ortaya çıkan yeni gerçeği boyutlandırması, kendi çıkarınadır. Aynı biçimde, Türk Cumhuriyetleri'nde, ağırlıklı din Müslümanlık olmasına rağmen, laik devlet yapısını tercih edip, serbest piyasa ekonomisini uygulayan Türk devleti olan Türkiye Cumhuriyeti'ni örnek ülke seçmeleri, Batı dünyası ile ilişkilerde Türkiye'nin deneyimlerinden yararlanma isteği, hem çok doğru bir karar olmasının ötesinde kendi çıkarlarınadır da.

Yeni siyasi oluşum ortaya çıkmadan öncede, Türkiye (Anadolu) jeostratejik ve jeopolitik olarak önemi tartışılmaz konumda bir ülkeydi. Bugün ise Orta Asya ve Kafkasya'ya Batı'nın ulaşabilmesi açısından Anadolu daha da büyük önem kazanmıştır. Ancak, Türkiye'nin, Türk Cumhuriyetleri ile ilişkisine, uluslararası ilişkilerde desteklenme ve ekonomik çerçeveden bakması yadırganmamalıdır.

Demokratik ve laik toplum modelini, Uzakdoğu dünyası koşulları içinde bütün kurumları ile gerçekleştiren Japonya, izlenmesi gereken bir model görünümündedir.

Türkiye ve Japonya, demokratik ve laik toplum modelini bölgelerine yerleştirmekte, birlikte bir çaba içinde olabilirler. Türkiye'nin fandamantalist akımların yoğun olduğu bir bölgede bulunması nedeniyle Japonya, bulunduğu coğrafyanın avantajıyla Türkiye'ye destek verebilir.

Japon sermayesi ve dolayısıyla Japon teknolojisi son zamanlarda Türkiye'ye hızla girmeye başlamıştır. Türkiye'nin yetişmiş insan gücü olmasına karşın sermaye ve teknolojiye ivedi gereksinmesi vardır. Sermaye ve teknoloji açısından kuvvetli olan Japonya ile beraber hareket etmesi bu amaca

uygundur. Öte yandan Japon teknolojisi ve sermayesinin Ortadoğu ve Orta Asya'ya girişinde Türkiye'de enformasyon ve sosyal kurum ve kuruluşlarıyla kullanılması kaçınılmaz bir köprü işlevi görecektir.

Yalnız, Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri hem model olarak hem de işbirliği amacıyla Japonya'ya yöneldiğinde, bu ülkenin ekonomik gücü içinde yok olma tehlikesi de göz ardı edilmemelidir.

Japonya'da enflasyon % 2-3 civarındadır. Japonların Türkiye'ye ihracatları (ortalama) 500 milyon dolar, ithalatları ise 40 milyon dolardır. Japon yatırımları sermaye yönünden ABD ve Almanya yatırımlarına denk düzeydedir. Oysa yatırımcı firma sayısı açısından bakıldığında, ilginç bir tablo görülmektedir. 1990 yılında sadece 10 Japon firması yabancı sermaye izni almışken, bu sayı, Almanya için 186, İtalya için 49'dur. Şu anda 50'ye yakın Japon firması faaliyet göstermektedir.

Türkiye'nin Japonya'dan olan ithalatında son yıllarda önemli bir artış göze çarpmaktadır. 1990 yılında 1.1 milyar dolarlık ithalat ile toplam ithalatımız içindeki Japonya'nın payı % 7 civarındadır. Toplam ithalatımız içinde Japonya 6. sırada yer almaktadır.

Avrupa ve ABD Japonya'nın ekonomik gücünden ürkmektedirler. Bu bağlamda bakıldığında Türkiye'nin de akılcı strateji belirlemek zorunda olduğu değerlendirilmelidir.

İngiltere serbest piyasa görüşleri doğrultusunda Japonlara karşı tavır alınmasını, yaptırım uygulamasını savunurken buna karşın İtalya ve Fransa ise gümrük duvarları koyarak Japon mallarına set çekmeye çalışmaktadırlar. AB üyesi ülkelerin kendi içlerinde farklı tavırlar sergilemesi Avrupa bağlamında çözümü zorlaşan sorunlar (kriz boyutunda) yaratmaktadır. Bunda Avrupa'nın hiçbir zaman Japonya gücüne ulaşamayacağı endişesinin yatıyor olduğu düşünülebilir.

ABD cephesinden bakınca da aynı türden kaygılar duyulduğu saptanmaktadır. SSCB yıkılmadan önce ekonomik gücünün büyük bölümünü silahlanmaya ayıran ABD, dolayısıyla teknolojik pek çok alanda öncülüğü Japonya'ya kaptırmak zorunda kaldı. 1991 yılında Japonlardan 21 milyar dolarlık otomobil, 8.5 milyar dolarlık bilgisayar ve aksamı, ayrıca 2.5 milyar dolarlık televizyon alan ABD buna karşılık 1.6 milyar dolarlık sigara satabilmiştir. Bunun sonucu olarak Japonlara karşı 20 milyar dolardan fazla açık vermişlerdir ve en önemlisi kendileri yüksek teknoloji gerektiren mallar alırken sattıkları malların içinde en önemlilerini sigara ve tarım ürünleri oluşturmaktadır.

Sonuçta bu ticaret açığı otomotiv endüstrisi başta olmak üzere ABD'ye çok ağır bir bedel ödetmiştir.

Ekonomik ve siyasi gücü ABD ve Avrupa ülkeleriyle kıyaslanamayacak Türkiye açısından fazla kaygılanacak bir durum söz konusu değildir. Japon sermayesi ile ileri teknolojisinin ülkeye girmesi için korumacılık konusunda tutuculuktan uzak, akılcı ve dengeli olunması Türkiye'nin çıkarlarına olacaktır.

Kafkasya ve Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetleri'nin pazar potansiyeli ve yeraltı kaynakları zenginliğinin pek çok sermayedar ülkenin ilgisini çektiğinin altını çizmeye çalışmıştık. Bu topraklara yabancı sermayenin girişi uzunca bir süre Türkiye aracılığıyla olacağı görülmektedir. Türkiye, Japonya'da *Ertuğrul* ile başlayan duygusal olaylar ardından gelişen ve çıkarların henüz çatışmadığı ilişkiyi iyi değerlendirmek zorundadır. Akılcı yöntemlerle her iki ülke işbirliğine gidebilir, bu da iki tarafın çıkarına sonuçlar doğuracaktır.

Ekonomik güç dengelerinin değiştiği, siyasal güç odaklarının yeni yörüngelerde yapılanmaya başladığı "Yeni Dünya Düzeni'nde" Türkiye, AB'nin olumsuz tavrını göz önüne alarak çıkarına en uygun seçeneği, ülke çıkarları doğrultusunda belirlemek zorunluluğu ile karşı karşıyadır. En azından şim-

dilik kültür emperyalizmi gütmeyen Japonya da bu seçeneklerin ilk sırasında ve akılcı, daha da önemlisi en çıkarlı seçim olarak görünmektedir.

Japon emperyalizminde kültür ihracı ve militarist olgular en azından şimdilik görünmemektedir. Bu bakımdan ileri teknoloji ve endüstri alınacaksa (ki bu kaçınılmazdır) Japonlarla teknolojik işbirliği yapmak Avrupa ve ABD'nin ihraç ettiği eskimiş teknolojiyi almaktan çok daha akılcıdır.

Japonlar üstelik öteki gelişmiş Batılılar gibi dinsel ayrımcılık ve yayılmacılık peşinde de olmadıklarından Müslüman ve laik Türk kökenli cumhuriyetleriyle de ilişki ve iletişim kurması çok daha kolaydır.

Çağımız ekonomik, teknolojik çıkar çağıdır. Bu nedenle Türkiye'nin, uluslararası ilişkilerde öncelikle kendisini düşünmesi, ulusal çıkarlarını öne çıkararak değerlendirme yapması gerekmektedir. Uluslararası kapitalizmin yayılmacılığı (bu kaçınılmazdır) ve yerleşmek gerçeği karşısında takınacağı tavır, bulunduğu coğrafyada yabancı teknoloji ve sermayenin çantacısı değil kalesi olma koşullarını göz önünde bulundurarak olanakları iyi değerlendirebilmelidir.

YÜZ YIL SONRA

Ertuğrul Mezarlığı ve anıtlar

"Ertuğrul Firkateyni Mezarlığı" Kashinozaki Feneri'nin 300 metre güneydoğusundaki Kashinozaki yolu üzerinde, denizin yamacında bulunan küçük bir tepenin üzerine inşa edilmiştir. Ölenlerin mezarlarını belirtmek için Marquess Tokguva tarafından buraya bir taş dikilmiştir.

Taşın üzerinde Osman Paşa'nın ismi kaza tarihiyle birlikte hem eski Türk el yazısı hem de Japonca olarak yazılıdır. Bu taş, Yaeyama savaş gemisi komutanının, şehitleri, askeri tören ile gömdüğü yerde dikilidir. Aynı yerde tamamen Japon stilinde inşa edilmiş dikdörtgen bir taş vardır ve bu ilk anıttır.

Bu taşın üzerine üzücü kazanın özeti Japonca olarak yazılmıştır.

Ooshima halkı, 5 Ağustos 1928 günü yapılacak olan anma töreni için çok çalışarak köyün girişine Türk bayraklarıyla süslü bir kemer yaptılar. Türk konsolosu Fuat Hulusi, Yakeyama Valisi, Gendarmery Inegakinin komutanı, Messis Ataka, Takayanaki, Arzuni, Yamada Türk Japon Ticaret Teşkilatından İnebata ve diğerleri gemi ile Ooshima'ya gelerek törene katıldılar. Halk ve okul öğrencileri tarafından çok sıcak bir ilgi ile karşılandılar. Tören 5 Ağustos 1928'de saat 14.00'te baş-

ladı. İlk olarak dua okundu ve Türk Konsolosu Fuat Hulusi bir konuşma yaptı. Daha sonra gönderilen telgraflar okundu ve diğer konuşmacılar dinlendi. Kutsal Skaki ağacının dalları şehitlerin mezarlarının üzerine koyuldu. Sonunda töreni düzenleyen Senatör İnebata'nın dokunaklı konuşması oradakileri çok derinden etkiledi. İnebata konuşmasında, *"Delegasyonun diğerleriyle birlikte Ertuğrul şehitlerinin ruhu için burada dua ederken Türk-Japon ilişkilerinin başa baş gitmesi, dostluk bağlarının güçlenmesi içinde dua ediyorum ve bu ruhlar Yüce Tanrı'nın katında kutsal güçler tarafından korunacaktır,"* dedi.

Tören ruhsal tatmin atmosferi içerisinde sonuçlandı. Bu anmadan sonra mezarlığın restore edilmesi, anma töreninin hatırası için bir anıt dikilmesi ve her on yılda bir anma töreni düzenlenmesi kararlaştırıldı. 5 Nisan 1929'da üstünde yazı olan bir anıt dikildi.

"16 Eylül 1890 tarihinde özel elçi Amiral Osman Paşa'nın komutası altında 650 subay ve mürettebatıyla Osmanlı İmparatorluğu'na ait savaş gemisi Ertuğrul Yokohama'dan Kâbe'ye seyahat ederken Kumano'da fırtınaya yakalanarak Kashinazaki kayalarına çarptı. Özel elçi dahil mürettebattan 582 kişi köpüklü dalgalara ruhlarını teslim etti. Bu hadise binlerce yıl unutulamayacak bir trajedi olmuştur. Türk-Japon Ticaret Organizasyonu bu hadisenin anılmasının Türk -Japon dostluğunun güçlendirilmesi açısından çok önemli olduğunu düşünmektedir. Bu amaçla Kashino'da bir anma töreni organize edildi. Ağustos 1928'in 5. günü bu tören yapıldı ve Türk Büyükelçisi Fuat Hulusi de törene iştirak etti. Bu anıt kurban olan subayların ve denizcilerin ruhlarını göklere çıkarmak için inşa edilmiştir ve anma töreninin hatırası ölümsüzleştirilmiştir.

Yazan (oyan): Otami Kazuisho
Düzenleyen: Senatör İnebata Katslaro
İnşaa tarihi: 5 Nisan 1929."

HRM imparatorunun Ertuğrul Mezarlığı'nı ziyareti

Vakayama ve çevresini denetleyen gezisinde iken Japon İmparatoru Meiji, majestelerine Türkiye'nin saygılarını ve en iyi dileklerini getiren ve dönüş seyahatinde hayatlarını kaybeden Türk şehitlerinin mezarlarına özel bir ziyaret yaptı, bu ziyaretle de sadece Japonya için değil bütün dünya için bu yerin çok kutsal olduğunu gösterdi. Onun ziyareti Japon ülkesinin atalarına göstermiş olduğu saygının canlı bir delilidir. HRM imparatorunun ziyareti 1923 yılı Haziran'ın 3. günüydü, bu yüzden bu tarih Ooshima Adası'nda her yıl bir tatil günü olarak kutlanır.

Asya'nın batısında yaşayan Türk Halkı Ooshima'daki bu unutulmaz gün ile sembolize edilen sonsuz sevgi ve sarsılmaz bağları da kalplerinde hissedeceklerdir.

Anma töreninin her yıl yapılacağına dair bir karar alınması Türkiye'de büyük ilgi uyandırmıştır ve büyük lider Atatürk'ün emirleri doğrultusunda yarım yüzyıllık Türk-Japon dostluğu daha da arttı. HRM imparatorunun Ertuğrul Mezarlığı'na yaptığı ziyaretten sonra Japon hükümeti bu adayı milli park yapmaya karar verdi ve Japon halkının organize ettiği anma töreninden sonra Türkiye şerefli ölümleri ile Türk-Japon dostluğunu ebedileştiren *Ertuğrul* şehitlerini anmak için bir anıt yaptırmaya karar verdi. 1936 yılında Hüsrev Gerede Tokyo elçisi olduğunda Türkiye hükümeti bu amaç için para sağlamıştır.

Yeni bir anıtın yapımına ilişkin talimatlar, Japonya İçişleri Bakanlığı'nın izni alındıktan sonra Vakayama Valiliği'ne iletilmiştir. Bayındırlık İşleri Mühendisi Mr. Malsuda verilen özelliklere uygun olarak bir plan yaptı. Japon Silahlı Kuvvetlerini temsil eden Albay Limura'nın, birçok kişinin ve Ooshima halkı ile okullarının katıldığı büyük bir törenle temel atıldı. Her yerde Türk ve Japon bayrakları dalgalanıyordu. Saa 14.00'te mezarlıkta bir tören yapıldı ve daha sonra Büyükelçi

Hüsrev Gerede ilk temel taşını koydu. Japon basını bu temel atma törenini ayrıntılarıyla verdi ve bunu Türk-Japon dostluğunu tazeleyen bir olay olarak ele aldı.

Bugünkü Ertuğrul anıtının yapımı ve açılış töreni

Ertuğrul Anıt Mezarı, Kashinozaki deniz fenerinin 300 metre güneybatısında 762 metrekarelik bir alan üzerine inşa edilmiştir. Anıt denizden görülebilmektedir ve şehitlerin kemikleri anıtın temelini oluşturan betondan yapılmış bir tabuta konulmuştur. Bunun üzerine 100 metrekare genişliğinde ve 12 metre yüksekliğinde sütun dikilmiştir. Gövdenin ortasına Japonlar tarafından 1890 yılında dikilen ve "Osman Paşa'nın" bir yazıtı bulunan anıt taşı konulmuştur. Anıtın yüzeyinde Türk-Japon dostluğunu simgeleyen bir sembol vardır.

Mezarlık duvarlarla çevrilidir ve daha önce dikilen anıt taşları giriş kapısının iki yanında bulunmaktadır. HRM imparatorunun Ertuğrul Mezarlığı'nı ziyaret ettiği 3 Haziran tarihi tören günü olarak kabul edildi ve açılış 3 Haziran 1937 yılında yapılmıştır. Vakayama Valisi töreni yöneten kişi, büyükelçi Hüsrev Gerede de açılış merasimini yöneten kişi idi.

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Celal Eyiceoğlu 1971 yılında Japonya'ya yaptığı ziyaretinde Türk büyükelçisine anıtın yakınına bir Ertuğrul Müzesi'nin yapılmasını önerdi ve Türkiye'den müzeye konulmak üzere çeşitli resimler, büstler ve kıyafetler gönderildi. Oramiral Celal Eyiceoğlu, 1974 yılında büyükelçi olarak Japonya'ya gittiğinde, müzenin açılışını yapma şerefine nail oldu. Yapılan anlaşmaya göre şehitler için her beş yılda bir anma töreni yapılır.

Ertuğrul Mezarlığı

1968 -1972 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanı görevini yürüten Oramiral Celal Eyiceoğlu, Oramiral Uchida'nın ziyaretini iade ettiğinde, Japonya'da büyük bir törenle karşı-

landı. Aynı zamanda, emekli Oramiral Eyiceoğlu, anıt mezarın planını aldı ve Türkiye'ye getirdi. Haince batırılan *Refah* gemisi şehitlerini anmak için Mersin'de benzer bir anıtın yapılmasına karar verildi. Anıt Mersin valisinin ve belediye reisinin özel ilgisi ve halkın desteği ile tamamlandı. 27 Kasım 1971 tarihinde açılış töreni yapıldı. Böylece, birbirine benzer iki anıt aralarındaki mesafeye rağmen Türk-Japon dostluğunu kardeşliğe dönüştüren bir sembol oldu.

TCG-TURGUTREİS FIRKATEYNİ'NİN JAPONYA ZİYARETİ

Ertuğrul Firkateyni'nin Japonya'yı ziyaretinden yüz yıl sonra bir başka Türk savaş gemisi olan TCG TURGUTREİS Firkateyni Japonya'yı ziyaret ediyordu.

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Orhan Karabulut, Japon Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Makoto Sakuma'nın resmi konuğu olarak 31 Mayıs-5 Haziran 1990 tarihleri arasında Japonya'yı ziyaret etmiştir.

Bu ziyaretin amacı, Oshima kayalıklarında batan *Ertuğrul* Firkateyni şehitlerini anmak ve onların anısına, deniz dibinde yatan *Ertuğrul*'a sunulacak çelengin sunu töreninde hazır bulunmak...

Deniz Kuvvetleri Dergisi'nin, Temmuz 1990 sayısında, bu tören şöyle anlatılıyor: *"3 Haziran 1990 günü programını icra etmek üzere sabah 07.30'da otelden hareket eden protokol mensupları, Kushimoto liman içinden, Sahil Güvenlik Komutanlığı'na mensup 3 adet karakol botuyla TCG TURGUTREİS'e intikal etmişlerdir. 08.10'da Japon Deniz Kuvvetleri'ne mensup 3 muhrip, Sahil Güvenlik Komutanlığı'na mensup 3 gemi ve 2 karakol botu refakatinde olarak demiryerinden hareket eden TCG TURGUTREİS, 08.30'da ERTUĞRUL Firkateyni'nin battığı mevkii bordalamış ve denizdeki anma töreni başlamıştır.*

Her iki ülkenin deniz kuvvetleri komutanları tarafından yapılan konuşmalarda, Türk-Japon siyasi ilişkilerinin ve 100 yıldır yaşayan dostluğun mimarları olan Fevkalade Murahhas Büyükelçi Tuğamiral Osman, ERTUĞRUL Firkateyni'nin kahraman mürettebatına şükranlarını sunmuşlar, dönüş yolunda meydana gelen mukadder kaza dışında, kendilerine verilen görevi başarıyla tamamladıklarını, iki ülke arasındaki dostluk ilişkilerinin yeşerecek tohumlarını attıklarını vurgulamışlar, Türk ve Japon Bahriyelerinin başta komutanları olmak üzere, başlatılan dostluğun bir devamı olarak bugün TCG TURGUTREİS'te bir kez daha bir araya geldiklerini beyanla, bahriyeleri adına aziz ERTUĞRUL şehitlerine şükran sunmuşlar, rahmet dilemişlerdir. Her iki konuşmayı şehitlerimiz için saygı duruşu ve Oramiral Karabulut'un 100'üncü Yıl Plaketini Türk Dalış Timi Komutanı Yüzbaşı Nezir Mekik'e teslim etmesi izlemiştir. Yzb. Mekik derin sulara inerek Türk denizcilerinin şükran hislerini belgeleyen plaketimizi şehitlerimizin manevi huzuruna bırakmıştır..."

Denizdeki törenin ardından Oshima Adası'ndaki Ertuğrul Anıtı'na gidilerek burada da bir tören yapılmıştır. Türk ve Japon taraflarınca yapılan konuşmalarda, şehitlerimizin başarılı görevleri övülmüş, bu yoldaki şehadetleri saygı ile anılmış ve Türk Japon dostluğunun bugünkü başarılı dostluk ilişkileri gündeme getirilmiştir.

Ertuğrul Anıtı'ndaki tören, anıtın gönüllü bakıcıları olan Kashino İlkokulu öğrencilerine armağanlar verilmesi ile devam etmiştir. Öğrencilerin şarkılar söylemesi ile tamamlanan tören, mehter takımının yürüyüşü ardından şehitlikten Ertuğrul Müzesi'ne gidiş ile devam etmiştir.

Bayan Araki'nin tanıklığı

Ertuğrul'dan **100** yıl sonra donanmanın en modern gemisi ***"Turgutreis"*** firkateyninin Japon sularında sancak göstermesinin ötesinde çok ilginç bir tanıklığı aktarıyoruz.

Türk-Japon Dostluk Derneği Başkanı Doğan Sofracıoğlu Japonya'yı ziyaretinde, **100** yıl önce bu olaya tanık olan Bayan Araki ile karşılaşmış ve bu karşılaşmadan geriye kalan yoğun duygu yüklü söyleşi ve izlenimlerini, ***KONNICHIWA 100. YIL*** adlı kitapta şöyle anlatıyor:

«Japonya'da bir şeylerden etkilenmemek mümkün değil ve etkilenecek gerçekten büyük şeyler var. İşte bunlardan bir başkası ERTUĞRUL'un izleridir. Tam 100 yıl önceki bu olayı yaşamış olan Bayan Araki, bizi Koşhimoto ve çevresinde gezdiren Rehber Şoför Susuma Araki'nin babaannesi. Bugün tam 107 yaşında.

Bayan Araki 16 Eylül 1890'da Ertuğrul gemimizin battığı günü hatırlıyor, evet tam 100 yıl öncesini anlatıyor, Bayan Araki, kendi çocuklarına, çevresine yabancılara kimi görse ona anlatıyor. Ve bakın neler söylüyor.

> ***'Karanlık kapkaranlık bir gece; deniz azgın mı azgın... Fırtına yeri göğü kaldırıyor... Rüzgâr kayalıklara ıslık çalıyor, bir daha, bir daha çalıyor... Ve komutlar, çaresiz bir çaba, bir koşu, bir telaş ve bir hüzün ulaşıyor sabahın ilk ışıklarıyla sahile ve sessizlik, sessizlik ölesiye... Kaba dalgalar sanki utanırcasına sessiz sessiz sahile ulaştırıyor leventleri, civanları... Ölüm ağırlığında... Dev cüsseleri ve heybetleri hâlâ ihtişamlı... Böylesi iri insanlar, böylesi yakışıklı civanlar, Dünya kurulalı görülmemiş oralarda... Ne çare, biri ikisi derken 500'ü aşıyor, insanlar günlerce, insanlar aylarca, insanlar yıllarca ağlıyor.'***

Araki Kadın, işte 100 yıl sonra bile gözleri buğulu, boğazı düğümlü anımsıyor, sanki anımsamak istemiyor, amma ne çare, gerçek bu, acı gerçek, hüzünlü gerçek... Bu acılar da yaşanmasın hiç..."

SONUÇ

"Ertuğrul faciası" denizlerdeki ne ilk ne son faciadır. Ünlü "Titanic" denize indirildiğinde "Dünyada batmayacak tek gemi inşa edildi" denmişti. Ancak, bu dev transatlantik daha ilk seferinde bir buzdağına çarpacak ve batacaktı.

Ertuğrul artık bir simgedir. ·

Başardıkları ile değil, batışının yarattığı üzüntü ve "efsane" ile... O, artık deniz tarihimizde yerini almıştır.

Japon araştırmacı Doç.Dr. Komatsu'nun da saptadığı gibi, aslında *Ertuğrul* faciası, Osmanlı tarihi içinde o kadar önemli bir sorun olarak görülmemektedir. Fakat bu olay deniz tarihimiz açısından değerlendirildiğinde, o zamanki Osmanlı İmparatorluğu'nun ve özellikle Bahriye Nazırlığı ile emrindeki deniz kuvvetlerinin zayıf durumunu açıkça göstermektedir.

II. Abdülhamid'in değerlendirmesine göre de, bu **"sefer"** başarılı geçmiştir. Çünkü Güney Asya Müslümanları İngiltere'yi ürkütecek kadar ilgi ve sevgi göstermişlerdir.

Ertuğrul'un Japonya'ya gönderilişinin, yabancı yazarların yanlış (ya da bilinçli) değerlendirmelerine göre asıl amacı olan Panislamizm'in, uluslararası politika arenasında bir politik yaptırım ve güç olgusu olduğunun gösterilmeye çalışılması, geniş boyutlu araştırma yapılması gereken bir konu-

dur. Bu bağlamda bakıldığında, II. Abdülhamid'in İngiltere-Rusya egemenlik ve tehdidine karşı, yeni bir güç aramak için Japonya ile dostluk kurmaya çalışırken, denizi ve donanmayı, ***"aracı ortam"*** olarak kullanması doğru bir düşünce olarak değerlendirilmelidir.

1904-1905 Japon-Rus Savaşı'nda Rusya'nın yenilmesi, Uzakdoğu'da bir Asya'lı gücün, Batılılara karşı savaş kazanabileceğini, coğrafyanın bu bölgesinde Batılıların istedikleri zaman, politikaya yön veremeyeceklerini ispat etmiştir. Bu gerçeğin ışığında baktığımızda, 1890 yılında Türk ve Japon bayraklarını yan yana getirmenin, Batı'nın iki müttefikinin (I. Dünya Savaşı'nda İngiltere ve Rusya aynı safta yer alabildiler) yayılmacılığına artık Doğulu devletlerin de müttefik gruplarda yer alabileceklerini göstermiştir. Üstelik İngiltere ve Rusya'nın Güney Asya-Orta Asya ve Kafkasya'daki yayılmacılıkları Osmanlı ve Japonya'nın çıkarlarına tersti.

Bu nedenlerden ötürü de Japonya - Osmanlı müttefikliği, çıkar çatışması olan iki devlete karşı haklı bir girişim olarak görülmektedir. Ertuğrul, bu bağlamda görevini eksiksiz yerine getirmiştir. Ancak ekonomik ve endüstriyel yönden güçsüz, din taassubu içine gömülmüş Osmanlı Devleti ile çağdaşlığı yakalamış Japonya'nın ekonomik ve siyasi müttefikliği gerçekleştirilememiştir.

II. Abdülhamid'in, Güney Asya'daki ve Arap Yarımadası'ndaki Müslüman topluluklarla "İslam bayrağı" altında "ilişki kuruyor; birliğe gidiyor" görüntüsü, Batı'yı kalıcı ve kesin bir çözüm bulmak zorunda bırakmıştır. Bu da bahane arayan Batı için Osmanlı'nın çöküş koşullarının hazırlanması anlamına gelmektedir. Sevr'e giden süreç bu sözde "İslami birlik politikası" girişimlerinin Batı'da algılanışıyla, doğrudan ilintili olduğunu düşünmekteyiz. Kısacası Sevr'in, İslami ya da Panislamist (hangi adla olursa olsun) politika üretme sürecinin daha başlangıcında imzalanmış olduğunu düşünmekteyiz.

Aslında II. Abdülhamid'in 33 yıl boyunca uyguladığı belirtilen "dış politikanın", Osmanlı İmparatorluğu'nu 1918'de önce Mondros'a ardından 10 Ağustos 1920'de Sevr'e götürdüğünü değerlendirmekteyiz.

Olayı çok fazla boyutlandırmaktan kaçındığımız için, ara bölümlerde tartışmaktan uzak durduğumuz bir konunun sonuç bölümünde altını çizmeden geçmek istemiyoruz. Çünkü Ertuğrul'u çürüten düşüncenin üreticisi ve uygulayıcısı II. Abdülhamid'in denizcilik politikası, bilime, çağdaş dünyaya ve Türklüğe genel bakışından soyutlanamaz.

II. Abdülhamid'i bilimden ve çağdaş teknolojiden kaçırtan unsurun ne olduğu sorusunun yanıtını Prof. İlhan Arsel'in eserinde buluyoruz.

"Arap'a karşı Türk'ten ziyade yakınlık gösteren ve güven besleyen ve etrafına İzzet Abul Huda ve Emin Efendi ve Şeyh Esat gibi Arap danışmanlar toplayan ve onların telkinleriyle Türk'ün gelişmesine ve Batı ilimlerine kavuşmasına engel olan kişilerden birisi de Padişah II. Abdülhamid'dir... Abdülhamid'in Türk'e karşı ne sevgisi ne saygısı ne de güveni vardı. Bundan dolayıdır ki bir Arap olan İzzet Abul Huda'yı ve Emin Efendi'yi kendine en yakın danışman olarak seçmişti.

Ve Abdülhamid'i Türk'ün yararına olabilecek işler yapmaktan alıkoyanlar ve örneğin İslâm'a aykırı düşer diyerekten Batı ile temastan geri bırakanlar yine bu Arap müşavirler ya da Abdülhamid'in yakın dostları olan öteki Araplardı."[44]

Prof. İ. Arsel'in saptamasına göre, padişahın çevresini saran bu kişiler aslında Arap milliyetçileriydi ve onu, Hıristiyanlığa karşı "İslam Birliği" kurmak ve saldırıya geçmeye kışkırtıyorlardı. Arap milliyetçileriyle ilişkinin dış dünyaya yansıyan boyutunun hem Sevr'e uzanan süreç hem de (bilim, teknoloji, eğitim, ordu, bahriye) ülke çıkarlarını gözetmekten uzaklaşış olduğunu düşünmekteyiz.

---

44 İlhan Arsel- *Arap Milliyetçiliği ve Türkler*, İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 1987 s.405

"Türk dünyasını çok iyi tanıyan Armenius Vambery, II. Abdülhamid'in kendi öz ırkı ve ülkesi hakkında yanlış bilgileri olduğunu belirtmektedir. Vambery padişahın Türk hakkındaki düşüncelerini kendi dilinden şöyle aktadır: 'Milliyet konularına asla yer vermemeliyiz. Zira bütün Müslümanlar kardeştir ve millî farklılık niteliğindeki her engel ciddi husumetler aktarır.'"[45]

"Asıl düşüncesi şüphesiz ki bu değil fakat 'Kavm-i Necib' diye kabul ettiği Arap'a karşı eğilimi ve buna mukabil Türk'e karşı olan güvensizliği idi. Abdülhamid'in şeriatçı bir ruhu vardı ve Arap'ın üstünlüğü, 'asaleti', gibi fikirlere saplanmıştı. Bu fikirler gerek camilerde ve gerek din okullarında şeriat emri olarak toplumun her kişisine aşılanmakta idi. Bu durum, onun anlayışına göre, 'milli farklılık' yaratmazdı ama teşebbüsleri bile II. Abdülhamid'e tehlikeli görünür ya da dine aykırı sayılırdı. Aklın alacağı şey değildi bu. Ve zaten bütün düşündüğü ne din, ne Türk ne de başka bir şeydi; sadece özel çıkarları ve güvenliği idi...'[46]

Donanmayı yıllarca **Haliç**'e bağlatıp çürüten, yeniletmeyen, tersane kurdurmayan II. Abdülhamid'in, bu davranışının nedenlerinin bir boyutu da **hastalık derecesindeki kuşkuculuğunun ötesinde** çevresine aldığı, hedefleri Osmanlı Devleti'nin çıkarları dışında yukarıda altı çizilmeye çalışılan başka odaklara hizmet etmek olan kişilerin politik yönlendirmesidir.

Ertuğrul'un İslamist ya da Panislamist beklentilerle gönderilip gönderilmediği aslında fazla bir önem taşımamaktadır. Bizim üzerinde durduğumuz, ısrarla altını çizmeye çalıştığımız konu, hiçbir zaman denizci ulus olmadığımızdır. Denizin uluslararası politikada stratejik önemini son dönemdeki sorun ve krizler çok açık biçimde göstermektedir. Körfez Savaşı'nda; Somali'ye sözde yardımda bulunmaya gidişte; Sırbistan'a göstermelik yaptırım uygularken Adriyatik Denizi'nin kullanıl-

---

45 İ. Arsel - *a.g.e.* 405 -406.
46 İ. Arsel - *a.g.e.* 406-407.

ması; deniz ve deniz gücünün, uluslararası karakol ve sömürü alanlarında, ne denli önemli bir etki ve uygulama ortamı (aracı) olduğunu göstermiştir. Bu bağlamda değerlendirildiğinde Ertuğrul'un facia ile biten yolculuğunun tasarlanma amacının deniz stratejisi olarak doğru olduğu ortaya çıkmaktadır. Ancak, II. Abdülhamid'in, olayı, deniz stratejisiyle uluslararası ilişkileri birleştirme çerçevesinde düşündüğünden kuşkulu olduğumuzu belirtmeden de geçemeyeceğiz.

II. Abdülhamid döneminde Panislamist politika uzak denizlerde uygulama alanına pek sokulamadıysa da, bu facia sonrasında, Japon halkının Türk denizcileri için yaptıkları hiçbir zaman unutulamayacaktır. Türk-Japon ilişkisinin temelinin atılmasını sağlayan Ertuğrul faciası nedeni ile başlayan yakınlaşma ve dostluk yaşadıkça da belleklerden kolay kolay silinmeyecektir. Aslında duygusal yanları ağır basan iki ulus, bu olaydan sonra ticari ve politik beklenti dışında aralarında, politikacıların aracılığı olmadan "dostluk" kurmuştur.

Bu deniz kazasında, arşivlere göre 69 denizcimiz kurtuldu, fakat kaç denizcimizi kaybettik; bilemiyoruz. İşte asıl facia burada, İstanbul'dan Japonya'ya gemi gönderiyorsunuz ama içinde kaç tane bahriyeli olduğunu hiçbir zaman saptayamıyorsunuz. Bu inanılacak gibi değil. Facia diye tanımlanması gereken olay bu deniz kazası değil de, asıl bu vurdumduymazlıktır.

Hiç kuşkusuz ***Ertuğrul Faciası*** durup dururken ortaya çıkmadı. Bu, yüzyılların ihmali, tersane kurma geleneğinden yoksunluk ve denizciliğe yönelik politika üretememe, ulusal çıkarlara yönelik strateji belirleyememenin kaçınılmaz bir sonucudur.

Bir kez daha yineleyelim ***"Ertuğrul Faciası"*** denizlerdeki ne ilk ne de son facia olacaktır. İş o ki; bu faciadan gerekli dersler çıkarılabilsin.

Günümüzde, Türk denizciliğinin (bir bütün olarak) tüm kurum ve kuruluşların konumu, konuşlanma ve işlevinin, çağdaş bilim ve teknolojik gelişmeler ışığında değerlendirilerek, yapılanlarla; olması gerekenlerin, gerçeklik ve geçerliliğinin bilimsel yöntemlerle tartışılması gerekmektedir.

Yüzyıllar boyunca olduğu gibi, bugün ve yarın da uluslararası politikalar strateji boyutunda hep denizlerde belirlenecektir. Denizlerdeki hak ve çıkarlarımıza bu bağlamda sahip çıkmamız gerektiğinden, gerçekçi ve ulusal çıkarlarımızın gözetildiği; yurtseverliğin bilincinde politikalar ilke edinilmelidir.

Yuvarlanan taş yosun tutmaz

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SÜLEYMAN (NUTKÎ) NUTKU'NUN ÖZYAŞAMI VE DÖNEMİ DENİZCİLİĞİ

İnsanlar rütbe ve makamlarıyla
değil eserleriyle anılırlar.

SÜLEYMAN NUTKU'NUN YAŞAMI VE DENİZCİLİĞİMİZİN DURUMU

Özgün adı *"Ertuğrul Firkateyni Faciası-1911"* olan ve günümüz Türkçesine çevirisi yapılarak okuyucuya sunulan bu kitabın yazarı Süleyman Nutku, son derece ilginç kişiliği olan birisidir. Türk Deniz Kuvvetleri'nin tanınmış subaylarından, kaptan, öğretmen, eğitmen, tarih araştırıcısı ve yazarı, Deniz Müzesi'nin kurucusu, İstanbul Boğazı'ndaki kılavuzluk hizmetlerinin başlatıcısı olmak gibi çeşitli denizcilik kurum ve kuruluşlarının kurucusu olan Süleyman Nutku, Türk Deniz Kuvvetleri'ne ve Türk denizciliğine önemli katkılarda bulunmuş ve kalıcı eserler bırakmış bir deniz subayımız ve kültür adamımızıdır.

Yazarın özgeçmişini sunarken, sadece yıllara göre bir sıralama yapmak yerine, onun on bir defterden oluşan anılarından da alıntılar yaparak, kişiliğinin hem daha yakından tanınmasını hem de döneminin olaylarına bakış ve yorumlarını aktarma yoluna gideceğiz.[1]

Süleyman Nutku, 1852 yılında İstanbul'da doğmuş olup, babası Deniz Güverte Binbaşısı Seyfi Mehmet Bey'dir.

Yazarımız, anılarında ilk öğrenime başlayış ve ardından deniz okuluna gidişini şöyle anlatıyor: *"İlk önce Galata rüşdiyesine başla-*

---

1 Yazar Süleyman Nutku'nun özgeçmişi ve eserleri hakkındaki bilgileri oğlu Ord.Pof.Dr. Ata Nutku'dan aldık. Kendilerine teşekkür ediyoruz. Süleyman Nutku'nun anılarını yazmış olduğu defterleri günümüz Türkçesine çeviren Osman Öndeş'in (*Hayat Tarih* dergisinde yayımlanan) bu çalışmasından da çok yararlandık.

dım. 1866 yılı başlarında idadi sınıfları Galatasaray denilen okulda birleştirilmişti. Galatasaray'ın bahriye şubesine kaydolabilmem için Dâruş-Şûrâ-yı Askerî'de yapılan sınava girdim. Ama ne yazık ki öğrenimim yetersiz görüldüğünden başarı kazanamadım. Babam deniz subayıydı; annem ise ben çok küçük yaştayken ölmüştü; bu durumda askeri okula girmek benim için tek kurtuluş yoluydu. Sınavı kazanamayınca, babam, kısa bir süre sonra, bir denetleme sırasında uygun bir anı kollayarak **(Kaptan Paşa)**[2] *Deniz Kuvvetleri Komutanı olan Mehmet Ali Paşa'ya*[3] *durumu açıkladı; o da, arkasında bulunan mühürdarı Galip Paşa'a, 'Mektebe kabul etsinler' buyurdular. Ertesi gün Galatasaray'da kolay bir sınav yaptılar ve ihtiyat birinci sınıfa kabul edildim."*

1867 yılında da, o tarihlerde İngiliz öğretim kadrosuyla öğrenim yapılan Heybeliada Bahriye Mektebi'ne girmiş, 1873 yılında da Bahriye üçüncü sınıfı bitirerek **"Hüdâvendigâr talim firkateyni"**[4] (eğitim gemisi) ile bir yıl süreyle, o dönemdeki donanma üssü olan Girit'in Suda Limanı'nda, Akdeniz ve Kuzey Afrika limanları arasında deniz eğitimini yapmıştır.

---

2 **Kaptan Paşa:** Kaptan-ı derya Osmanlı Devleti'nde deniz kuvvetlerinin en büyük askeri ve yönetsel buyurucusu.

3 **Kaptan-ı Derya Mehmet Ali Faşa:** Damat Mehmet Ali Paşa, altı kez kaptan-ı darya makamına getirilmiştir. Bu görev süreleri sırasıyla şöyledir:

İlk kez	:10 Ağustos 1845-20 Temmuz 1847	Azledildi.
İkinci kez	:27 Nisan 1848-11 Mart 1849	Tayinle ayrıldı.
Üçüncü kez	:6 Ağustos 1851 -3 Aralık 1852	Bakanlığa tayin.
Dördüncü kez	:29 Mayıs 1854-30 Ağustos 1855	Azledildi.
Beşinci kez	:21 Kasım 1858-28 Ocak 1863	Azledildi.
Altıncı kez	:15 Nisan 1866-12 Mart 1867	

Bu tarihten sonra Kaptan-ı derya makamının yerine Bahriye Nezareti kurulmuştur. Süleyman Nutku da, Mehmet Ali Paşa'nın bu son döneminde askeri okula kabul edilmiştir.

4 **Firkateyn:** Üç direkli ve yalnız yelkenle yol alan bir savaş gemisi. Mürettebatı 450 kişi kadardır. Hem güvertesinde hem de ambarında topları olur, daha çok keşif işlerinde kullanılır.

Hüdâvendigâr Firkateyni: Abdülaziz, 1861-1875 yılları arasında, 14 yıl süren padişahlığı sırasında İngiltere ve Fransa'ya zırhlılar ısmarladı. İngiltere, Fransa ve Avusturya'da korvetler, İngiltere'de firkateynler yaptırdı. İstanbul, İzmit, Gemlik, Mudanya tersanelerinde pek çok savaş ve ticaret gemisi inşa ettirdi. *Hüdâvendigâr* yelkenli firkateyni de Abdülmecid dönemi gemilerindedir. İzmit Tersanesi'nde 1860 yılında denize indirildi. *Ertuğrul* firkateyninin bir eşidir. Boyu: 73.1 m, eni: 15.2 m, çektiği su: 7.3 m.'dir. Deplasmanı 2897 ton olup, gabyalarla birlikte 580 kişilik mürettebatı vardı. 1882'de hizmet dışı bırakıldı. Haliç'e bağlanarak, eğitim gemisi Fethiye'nin refakatinde talim gemisi oluyor. 1902 yılında tamamen bağlanan gemi, 1909 yılında sökülüp parçalanarak satılıyor. 133 yıl önce yapılmış bir "yelkenli okul gemisidir."

1874 yılında da *"Muhbirisurur"*[5] ***mektep firkateyni*** (okul gemisi) ile Kızıldeniz, Umman Denizi ve Hint Okyanusu'ndaki eğitim seyirlerinin ardından, 1875 yılında üsteğmenliğe ***(mülazım-ı evvel)*** terfi etmiştir. Yine bu tarihte ***Aziziye Firkateyni'ne***[6] atanmıştır.

Hem bu firkateyne atanma hem de deniz kuvvetlerinin o günkü durumunu yansıtan ilginç tanıklığı, Süleyman Nutku'nun anılarından aktarıyoruz: *"91 senesinde Arif Paşa komutasında zırhlı firkateyn filosundan Aziziye firkateynine verildim. Donanma o sırada Dolmabahçe önünde yatıyordu. Komutan gemisi İngiltere tezgâhlarından çıkmış olan* ***Mes'udiye Firkateyn-i Hümûyûn'u*** *idi.*

Donanmanın Haliç'ten görünüşü pek heybetli ve düzenliydi. Arkadaşım Tekirdağlı Arif Efendi ile birlikte bu firkateyne tayin olduğum günde ise bu düzenden eser kalmamıştı. Bize ayrılan kamarada mobilya namına bir şey yoktu. Subaylar da kendi yemeklerini kendileri temin etmek zorundaydılar. Bu durum, hem düzeni bozuyor hem de arkadaşlar arasında bir ayrılık yaratıyordu.

Bu ayrılığı yaratan neden, hem subaylara istihkak (hak) ayrılmayışı hem de subayların maaşlarının ödenemeyişi idi. Firkateyn mürettebatından güverte subaylarının çoğu alaylı idi. Öyle ki, on beş güverte subayından sadece üçü mektepliydi. Tamamıyla farklı görgü ve terbiye kurallarıyla yetişmiş olan bu iki sınıf birbirlerinden düşmanlık derecesinde nefret ederdi. Bu da aynı ruh ve birlik içinde toplanmaya engel oluyordu. Öte yandan, asker noksandı ve eğitimlerle talimlere önem verilmiyordu. Şimdikilere göre çok büyük

---

5 **Muhbiri Sürür:** Bu yelkenli firkateyn de, Abdülaziz dönemi gemilerindendir. 1849'da ABD'de inşa edilmiş ve Mısır hidivliğince satın alınarak donanmaya verilmiştir. 1477 tonluk ve 6 topludur. Yelkenle 10 mil, makine ile 10-12 mil hız yapabilen bir okul gemisiydi. Boyu: 64.1 m, eni: 15.2 m, çektiği su: 7 m. idi. 1899'da hizmet dışı bırakıldı. Sonra parçalandı, odun olarak kullanıldı.

6 **Aziziye Firkateyni:** Abdülaziz, eldeki büyük firkateyn ve kalyonları çağına uygun hale getirdi, İngiltere'ye yollayıp makine taktırdı. Haliç Tersanesi'nde çağdaş gemilerin yapımı büyük bir hızla sürerken Avrupa'ya, özellikle İngiltere'ye pek çok savaş gemisi ısmarladı.
Abdülaziz'in yaptırdığı belli başlı savaş gemilerinden birisi de Aziziye zırhlısıdır. *Aziziye*, 1864 yılında İngiltere'de yapılmış olup 6400 tonluktur. Bu zırhlı, Abdülhamid tarafından Haliç'te çürütülmüştür.

ucuzluğun hüküm sürdüğü o devirlerde, ne derecelerde yoksulluk ve sıkıntı içinde olduğumuzu düşündükçe, ıstırabım artıyor.

Resmen açtık. Talib Efendi sabahleyin gelirken birkaç kızarmış balık alır, ben de kesemin elverdiği ölçüde kuru kumanya, ne bulursam getirir ve yemek yemek bir kabahatmış gibi karanlık kamarada gizlice yerdik.

Bizim donanmaya katıldığımız devir, Sultan Abdülaziz'in son seneleri olup asker zabitanı (subayı) 'baba' ve subay askeri 'oğlum' diye çağırır ve bir askere 'nefer' diye hitap etmek haysiyet kırıcı bir davranış olarak yorumlanırdı."

Süleyman Nutku'nun meslek yaşamının ilk evreleri, gemilerin buhar makineleriyle seyretmeye başladığı devreye ve özellikle Avrupa ve Amerika'da bilimin geniş ufuklara doğru yol aldığı döneme rastlamaktadır. Aynı dönemde ise Osmanlı İmparatorluğu, geniş sınırları içinde çıkan isyanları bastırma çabaları ve Çarlık Rusya'sının Balkanlar'a ve Akdeniz'e inme girişimlerinin yoğunlaştığı mücadeleli devreyi yaşamaktadır. Kısacası iç ve dış koşulların olumsuzluğu nedeniyle bilimin gelişimini izleyecek durumda değildi.

Yazarımız, 1876 yılında Sultan Aziz'in tahttan indirildiği dönemde yüzbaşılığa yükseldi. 1877 yılı nisan ayında da Rus Harbi'nin ilanı ile ***"Mesudiye"***[7] zırhlısında muhabere subayı olarak, Batum'a yapılan sefere katılmıştır. Dönüşte de sınavları vererek ***"Seriysefain Memurluğu"*** seyir zabitliği diploması almıştır.

Anılarında Batum'a gidiş ve o dönemdeki siyasi olayları da şöyle anlatmaktadır:

---

7 **Mesudiye Firkateyni:** İngiltere'de yaptırılan zırhlılardandır. 1874 yılında 9200 tonluk olarak yapılmıştır. 1903 yılında ise çağa göre yenilenmiştir. Hızı 17 mile çıkacak biçimde gereken değişiklikler yapıldı. 2 tane 24'lük, 12 tane'lik, 14 tane 7.6'lık, 10 tane 5.7'lik, 2 tane 4.7'lik güçlü ve yeni toplar konuldu. Gemi tam bir yüzen istihkâma döndü. Birinci Dünya Savaşı sırasında *Mesudiye* zırhlısı Çanakkale'de sığ suya demirledi ve karadaki top tabyalarına yardıma bir yüzer tabya olarak kullanılmak istendi. Ancak savaşın hemen başında, 13.12.1914 tarihinde, Boğaz'a giren Teğmen Holbrock komutasındaki *B-11* İngiliz denizaltısı *Mesudiye*'yi tek torpille batırdı.

"Sultan Hamid'in tahta cülusundan sonra bile tatsızlık ve dedikodu ve huzursuzluk devam etti. İstanbul Konferansı'nın Rusya ile olan ihtilafı ortadan kaldırmayacağı anlaşılmış olmalıdır ki, donanmanın bir sefere hazırlanması emredildi. Mes'udiye firkateyni de bu vesile ile havuza alındı. İngiliz Donanması'nda eğitime gitmiş olan Tophaneli Süvari Mustafa Bey'in yerine Langalı lakabıyla ünlü olan Rıza Bey, Mes'udiye Firkateyni süvariliğine (komutanlığına) getirilmişti. Bu sırada, Arif Paşa Hazretleri Tuna Umum Komutanlığı'na tayin olunmuş ve Bozcaadalı Hasan Paşa[8] Komutanlığa getirilmişti.

Havuzdan çıktıktan sonra zırhlı filo ile Marmara'da manevralara katıldı ve bütün donanma ile birlikte Büyükdere önlerinde kışı geçirdik.

Marmara'daki filo talimlerinden sonra Bozcaadalı Hasan Hüsnü

---

8 **Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa:** Kitabımızın konusu olan **"Ertuğrul Firkateyni Faciasının"** baş sorumlusu olarak bilindiğinden; yaşamöyküsü üzerinde ayrıntılı bilgi verilmesinde yarar görmekteyiz. Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa (1832-1903) II. Abdülhamid döneminin en ünlü ve en önemli bahriyelisidir. 1853 yılında Sinop baskınında şehit düşen Bozcaadalı Piyale Hüseyin Paşa'nın oğludur. 1842'de Bahriye mektebine girip 1849'da mezun olmuştur. 1867'de miralay, 1877'de de, Abdülhamid'in tahta çıkışından iki yıl sonra donanma komutanı, 1880'de Rasim Paşa'nın yerine Bahriye Nazırı olmuş ve ölünceye değin, birkaç günlük kısa süre dışında, deniz kuvvetlerinin en büyük sorumlusu olarak görev yapmıştır. En uzun süre Bahriye Nazırlığı yapan amiraldir.
Kimilerine göre kuşkucu padişahın donanmayı ve denizcileri sevmeyişine karşın, o koşullara göre Bahriye'ye yararlı olmak için çok çalışmış, kirli işlere karışmamış bir kişidir; kimine göre de donanmayı Haliç'te çürüten, Bahriye'ye en büyük kötülüğü yapan kişidir. Hasan Hüsnü Paşa'nın rakibi, halk arasında Harami Hasan Paşa diye anılan Hasan Rami Paşa'dır. Abdülhamid iki paşayı da birbirlerine karşı kullanmıştır.
Bozcaadalı, *Ertuğrul* faciasına da neden olmakla suçlanır. Ertuğrul firkateyninin kafile komutanı, damadı Osman Paşa'yı fırtınalı kış günü eski ve çürük yelkenli gemi ile Japonya'dan dön emrini o vermiştir. Birçok rakibine karşı, Abdülhamid'in güvenini sağlamış; Bahriye Nazırlığı'nı uzun yıllar elinde tutmuştur. Onun döneminde Girit, Çanakkale ve Selanik seferleri dışında hiçbir yere sefer yapılamamış, donanma Haliç'te çürümüştür.
Woods Paşa'nın anılarında yazdığına göre Hasan Hüsnü Paşa'nın kimliğini ve kişiliğini şöyle belirleyebiliyoruz:
"... Nesli tükenmiş asil, derebeyi, yakışıklı, boylu boslu, her haliyle Avrupalı bir insan. Bozcaada'da doğmuştur. Yunan soyundandır. Her Yunanlı gibi kurnaz, mali meselelerde ve ticarette hünerli ve entrikacı bir kişidir. Görünüşü terbiyeli, nazik ise de kendine karşı çıkanlara karşı insafsızdır. Kırk yıldan beri Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin başında bulunması onun ne kadar akıllı olduğunu gösterir. Bahriye Nazırlığı'nı hiç bırakmadı. Bir kez; Abdülhamid'e suikast yapıldığında görevden alındı, bütün Bahriyeliler sevindi ama 24 saat sürdü bu, Hasan Paşa yine görevinin başındaydı.
Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın en yakın taraftarı, Yıldız Sarayı'ndaki Mekkeli Arap Müneccim idi. Hasan Paşa aynı zamanda çok dindardı, Eyüp Sultan'a gömüldü, cenazesine ben de gittim..." 1903 yılında ölümü üzerine yerine rakibi Hasan Rami Paşa geçmiştir.

Paşa komutasında Mes'udiye, Aziziye ve Orhaniye[9] *zırhlılarından oluşan filo Karadeniz'e çıkarak Batum'a yol verdi. Burada bulunan Ahmet Paşa komutasındaki Mahmudiye,*[10] *Avnullah,*[11] *ve Muin -i Zafer*[12] *zırhlılarından kurulu öbür filo ile birleştik.*

24 Nisan 1877 tarihinde savaş ilan edildiğine göre, filonun Karadeniz'e açılması savaşın ilan edilmesinden sonraya denk gelmektedir. Donanmanın kumanda (amiral) gemisi olan Mes'udiye firkateyninde komutan paşanın emriyle işaret memurluğuna tayin edildiğimden, pek dikkatli olmam gerekiyordu. Batum'da birkaç gün kaldık. Sonra İstanbul'a geldik.

Mes'udiye, İstanbul'a vardığı zaman, Kapdan Paşa (Kaptan-ı Derya) Kayserili Ahmet Paşa'nın[13] *azledildiği ve yerine 'bahriye nazırı' unvanıyla Rauf Paşa'nın*[14] *getirildiği duyuldu.*

---

9 **Orhaniye Zırhlısı:** Bu zırhlı da yine Abdülaziz'in yaptırmış olduğu gemilerdendir. 6400 tonluk bu gemi, 1865 yılında İngiltere'de yaptırıldı. Abdülhamid döneminde Haliç'te çürütüldü.

10 **Mahmudiye Zırhlısı:** 6400 tonluk olarak, 1865 yılında İngiltere'de yaptırılan, Abdülaziz dönemi gemilerindendir. Bu gemi de Abdülhamid döneminde Haliç'te çürütülmüştür.

11 **Avnullah:** Avnillah adıyla da bilinen bir zırhlı korvettir. Korveti şöyle tanımlayabiliriz: Yelken devrinde kullanılmış, firkateynden küçük, fakat aynı biçimde ve aynı yelken donanımlı savaş gemisi. *Avnillah* korveti, Abdülaziz tarafından İngiltere'de 1867 yılında yaptırıldı; İstanbul'a 1869 yılında geldi. 1907 yılında üzerinde çeşitli değişiklikler yapıldı. 4 tane 15'lik, 6 tane 7.8'lik, 10 tane 5.7'lik, 2 tane 4.7'lik top konuldu. Saatte 11 mil hız yapabilecek biçimde onarım gördü. Avnillah, Beyrut Limanı'nda 24.2.1912 tarihinde İtalyan Donanması tarafından batırıldı. (İkinci Mahmut dönemi gemileri arasında da *Avnillah* adında bir firkateyn vardır. Midilli'de 1832 yılında yapılmış olup üzerinde. 50 top bulunmaktaydı.)

12 **Muin-i Zafer.** Bu da bir korvettir, İngiltere'de 1867 yılında yapılmış olup, 2400 tonluktur. 1907 yılında çeşitli onarımlar gördü. Muini Zafer, *İclaliye* korvetiyle birlikte astsubay öğrencilerin eğitim gemisi olarak kullanıldı. Eski ve hareketsiz haldeydi. Birinci Dünya Savaşı sırasında Heybeliada önünde durdular. Topları çıkarılmıştı. Cumhuriyet döneminde kadro dışı edildiler.

13 **Kayserili Ahmet Paşa:** (1796-1878) Kayseri'de doğmuştur. Haliç tersanesinde neferlikten başlamış, çalışkanlığı, zekâsıyla kendini göstermiş, 1845 yılında patrona, liva ve sonra Bahriye Feriki olmuştur. (**Patrona:** Osmanlılarda, 1862'den sonra kullanılan, kapudane ile riyale arasında bir deniz subaylığı aşaması; miri kalyonların ikinci kaptanı. İngilizlerin **vice admiral** dedikleri aşamadır.) Kırım Savaşında *Karadeniz* komutanıydı. Sivastopol'ün işgalinde *Mahmudiye* zırhlısındaydı. 1854 tarihinde vezir oldu, valiliklerde bulundu ve iki kez Bahriye Nazırı oldu. Kendisine aynı zamanda Kaptan-ı Derya unvanı da verildi. Abdülaziz'i tahttan indirenlerin arasında Kayserili Ahmet Paşa da vardı. Donanmasıyla Dolmabahçe Sarayı'nı denizden kuşatmıştır. Kayserili Ahmet Paşa tahsilsizdi fakat çok yetenekli ve çok cesurdu. Abdülaziz'in ölümünden sonra Çerkeş Hasan'ın Mithat Paşa konağına yaptığı baskında ileri yaşına karşın dövüşmüş ve yaralanmıştır. 1878 yılında da İstanbul'da öldü.

14 **Rauf Paşa:** Rauf Paşa (Mehmet), iki kez Bahriye Nazırlığı'nda bulunmuştur. İlki, 26 Mayıs-20 Eylül 1875, ikincisi de 1 Ocak - 26 Aralık 1877 tarihleri arasındadır. 1908 yılında öldü.

Donanmamızın Sohum Kalesi'ni işgalinden sonra, Mes'udiye ile yeniden Karadeniz'e çıktık ve doğrudan doğruya Sohum Kalesi'ne giderek, Hasan Paşa filosuna katıldık.

Sohum'da günler geçti. Bu arada Mes'udiye'nin kumandan gemisi olarak kalması Aziziye'nin İstanbul'a dönmesi emredildi. Beni de bu arada Aziziye Firkateynine seyir subayı olarak verdiler. Böylece İstanbul'a döndük."

1878 yılında Aziziye Firkateyni ile Karadağ ve Yunan isyanlarını bastırmak üzere Adriyatik ve Ege Denizi'ndeki askeri harekâta katılmıştır.

1881 yılında 1,5 yıl süreyle Kasımpaşa'daki Bahriye Harp Divanında üye olarak meslek yaşamını sürdürmüştür.

1882 yılında 37,5 metre boyundaki eski ***"Akâ Gambotunu"***[15] Basra'ya götürme ödevini gönüllü olarak yüklenmiştir. Bu çılgınlık boyutundaki girişimin nedeni, donanmanın şerefini sürdürmektir. Bu gambot hem karakol (devriye) yapacak hem de vergileri toplayacaktı. Çürük tekne, akan kazanlar, acemi asker; fırtına, çeşitli hastalıklarla ***(askerin bir bölümü oraya gidene değin salgın hastalıklardan gemide ölmüştür)*** savaşarak, 4000 millik uzaklığı 110 günde aşmıştır. 38 ay süren bu kutsal ödevinde boş durmayan yazarımız, Arabistan yöre tarihi ve sosyal durumu hakkında; o zamanki Osmanlı yönetiminin etkinliğiyle ilgili olarak incelemeler yapmıştır. Anılarında, Basra'daki sosyal yaşamın ilkelliğinden ve devletin bu bölgeleri yalnızca vergi toplanacağı zaman hatırladığını; burada yaşayan insanların ilkelliğine hiçbir çözüm aramadığını çok çarpıcı ve acı bir dille anlatmaktadır. Burada yaşayan insanların ayna ve sabunu bile tanımadığını; doktoru ilk kez gördüklerini yazmaktadır. Bu gözlemlerden;

---

15 **Akâ Gambotu:** Gambot, bir ya da birkaç topu olan, genellikle karasularda kullanılan küçük savaş gemisidir. Ganbot da denir. Burada geçen Akâ gambotu hakkında teknik bilgi bulamadık. Ama 'kayıtlarda **Akka Gambotu** adıyla geçen bu gambot olsa gerektir.

Arap dünyasının Osmanlı'yı niçin terk ettiği; Birinci Dünya Savaşı'nda, İngiliz altınını tercih ederek, Osmanlı ordularını arkadan vuruşunun nedenleri de herhalde açık bir biçimde görülmektedir. Buradaki inceleme ve araştırmalarını şu adlar altında yayınlamıştır: **1 - Bahriye Kur'a Neferi, 2 - Mühendisin Refiki, 3- Kurna ve Fed'am Çavuş, 4 - Bahriahmer ve Basra Körfezi Rehberi, 5 - Aden Körfezi Rehberi...** Bu eserlerin İstanbul'da yayınının ardından Kolağalığa **(Önyüzbaşılığa)** terfi ettirilmiştir.

Anılarında, Basra'dan, İstanbul'a dönüşünü şöyle anlatmaktadır: *"Dört yıla yaklaşan bir süreden beri hasretini çektiğimiz İstanbul'a döndüğümüz zaman mevsim kıştı. Bir iki gün dinlendikten sonra Haliç'te şamandıraya bağlı yatan Muhbir-i Server*[16] *torpidobotu ikinci komutanlığına atandım. Erkân-ı Harbiye Reisi (Genelkurmay Başkanı) Faik Paşa liman komutanı olduğundan, Haliç'te bulunan gemilerde önemli derecelerde tekâmül (yenileşme) meydana gelmişti.*

Muhbir-i Server torpidosunda Goltz[17] *Paşa yönetiminde, sözel torpido dersleri görülüyordu. Uygulamalı derslerde ise kapsül patlatılması gerekiyordu. Halbuki, bu yasaklanmıştı.*

*Benim başlıca uğraşım, Basra'da iken yazdığım **'Kurna ve Fedam Çavuş'** adlı kitabımı Mehmet Bey'in matbaasında bastırmak ve çevirisini tamamladığım **'Mühendisin Refiki'** adlı kitabımı temize çekmekti.*

İstanbul'a dönüşünde **"Muhbiri Sürür"** yelkenli eğitim gemisine atanmış ise de, Abdülhamid döneminde gemilerde kapsül patlatma, gaz lambası yakmanın bile yasak olması ve filodaki durgunluktan, hareketsizlikten sıkılan Süleyman Nutku, İdaresi Mahsusa'nın[18] ***"Hasan Paşa"*** vapuru ile Akdeniz'de,

---

16 **Muhbiri Server:** Kayıtlarda *Muhbirisürur* adıyla geçmektedir. Osmanlıca yazılış ve okuyuş arasındaki farktan kaynaklanan değişim söz konusudur.

17 **Goltz Paşa:** Colmar von der Goltz (Paşa), Alman askeri heyetinin başı olarak II. Abdülhamid döneminde Türkiye'ye gelmiş, ordunun "reformunda" etkin rol almış, 1916'da Kut'un (Irak'ta) İngilizlerden alınması harekâtında salgın hastalıktan kurtulamayarak ölmüştür.

18 **İdare-i Mahsusa:** Bugünkü deniz yollarının ilk kuruluşu.

mal ve asker taşıma seferlerinde ödev yüklendikten sonra, Girit'teki *"Mehmet Selim"*[19] gemisine *"muallim-i evvel"*, yani başöğretmen, daha sonra da İstanbul'daki *"Hüdâvendigâr"* okul gemisine başöğretmen ve **1888** yılında da Heybeliada önündeki *"Nüveydifütuh"*[20] okul gemisine süvari (komutan) olarak atanmıştır.

---

19 **Mehmet Selim Firkateyni:** Mehmet Selim firkateyni, kendisinden bir önceki yelkenli okul gemisi Hüdevandigâr firkateyninin Hindistan seferinden döndükten sonra 1879 yılının Ağustos ayında İzmit'deki Tersane-i Amire'nin kızaklarından tamamen ahşap olarak inşa edilmiş şekilde denize indirildi. Aynı yıl yedeklenerek İzmit'ten İstanbul'daki Tersane-i Amire'ye donatılmak üzere getirildi. Geminin donatılması 1880 yılında tamamlanmış ve hizmete girerken zamanın padişahı olan II. Abdülhamid'in erkek çocuklarından biri olan Mehmet Selim'in adı bu gemiye verilmiştir.
Yelkenli gemi Heybeliada'daki Bahriye Mektebi'nin deniz öğrencileri için yelken eğitim gemisi olarak göreve bu tarihten itibaren başlamıştır. Geminin deplasmanı 1280 ton, boyu 54.9 m, genişliği 10 m ve çektiği su 6.4 m.dir. Gemide iki silindirli 1800 İ.H.P. gücünde mütenavip bir stim makinası, mevcut tek pervaneyi çeviriyor ve gemide 4 tane de kömür kazanı bulunuyordu.
Sonraları uzun bir süre Girit Adası'nda istasyoner olarak görev yapan *Mehmet Selim*, her nedense 1893 yılında hizmet dışı bırakılıyor. İki yıl sonra 1895'te yeniden faaliyete geçirilerek, yine deniz öğrencilerinin eğitim gemisi olarak kullanılıyor.
Daha sonra 1900 yılında Bahriye Mektebi'ni bitiren mühendisler (asteğmen) için torpido eğitim gemisi olan tekne 17 yıl daha hizmet veriyor. Çünkü gemide 1 adet torpido kovanı ile 10 adet 15 cm.'lik Krupp topu mevcuttur. Aynı yıl gemiye 1 adet 4.7 cm.'lik bir top ilave olarak monte ediliyor. (Selam topu olsa gerek.)
Mehmet Selim firkateyni 1907 yılında hizmet dışı bırakılıyor ve Haliç'e bağlanıyor ve bu bekleyiş 1913'e kadar devam ediyor. Bu geminin ondan sonraki yaşamı hakkında hiçbir bilgi elde edilemedi. Bir olasılık ya orada batıyor ya da hurdaya çıkartılıp odun fiyatına satılıyor.

20 **Nüvid-i Fütuh** (Nüveydi Fütuh): Son yelkenli okul talim gemisidir. Yapım tarihini bilemiyoruz. 1892 yılında Heybeliada önünde demirli durumuş. İki direkli ve her iki direği de kabasorta **–tam donanımlı–** olan *Nüvid*, büyük bir gemi olmakla birlikte zarif, hassas bir kotra görünüşüne sahipti...
Bu geminin bir de ilginç öyküsü vardır... Bu gemi ünlü Derya Kaptanı Çengeloğlu Tahir Paşa'nın kotra gibi kullandığı komuta gemisiymiş... Korkunç Çengeloğlu'nun bu gemi ile tam yelken volta ederek Haliç'ten çıktığı, teknenin manevra yeteneğine ve geçmişimizin denizcilikteki ustalığına örnek olarak anlatılırmış...
1906 yılında Haliç'e çekilen gemi, 1908 yılında ilan edilen Meşrutiyet'in gürültüleri arasında parçalanarak odun yığını haline getirildi. Gemici deyimiyle kız gibi olan eşsiz teknenin bir benzeri daha yapılamadığından o gün bu gündür Deniz Harp Okulu'nun ve Denizcilik Yüksek Okulu'nun bir yelkenli okul gemisi yoktur.

Altını çizmeye çalıştığımız gibi yazarımız, sadece bir deniz subayı değil, Türk kitap ve dergi dünyasına pek çok eser bırakmış birisidir. Anılarında, dergicilik serüvenini de şöyle anlatıyor: *"Yazarlık hayatım sayesinde, Hasan Hüsnü Paşa'ya damat olan Ertuğrul komutanı şehit Osman Paşazâde Osman Paşa'nın güvenini kazanmıştım. Yine kendisinin yardımıyla Bahriye Nazırı Hüsnü Paşa'dan "'**Ceride-i Bahriye**' ile '**Mecmua-i Bahriye**' dergilerinin yayını için izin aldıysam da, Genelkurmay karşı çıktı. Sonuçta, bir komisyon kuruldu ve kolağasından (önyüzbaşıdan) yukarı rütbede olanlardan senede yetmiş kuruş alınması kararlaştırıldı. Sonra bu, elli kuruşa indirildi. **Mecmua-i Fünûn-ı Bahriye**, ayda bir çıkartılacak, **Ceride-i Bahriye** ise bedelini veren subaya satılacaktı. Ayrıca ceride ve mecmuadan artan ödentinin bir kısmıyla Avrupa'dan denizcilik ve fenle ilgili dergiler getirtilecekti. 1301-1305 yılı mart ayında subaylardan alınan elli kuruşla, haziran ayından itibaren her on beş günde bir kez **Ceride-i Bahriye** ve ayda bir **Mecmua-i Fünûn-ı Bahriye*** yayına başladı.

Sultan Hamid devrinde yayıncılığın içinde bulunduğu durum göz önüne getirildiğinde, denizcilikle ilgili böyle bir derginin yayını, çok büyük bir başarı olarak karşılanmıştır.

Şu kadar diyebilirim ki, Ertuğrul firkateyninin harekete hazır olduğu günlerden biriydi. Osman Paşa, bu seferin selametle sona ereceğine inanmıyor ve bir ümit taşımıyordu. Yazdığım makalede de bu geminin böyle bir seferi başarıyla tamamlamaya uygun olmadığını açıkça yazmadığım için serzenişte bulunmuştu. Firkateynin hareketinden bir gün önce, iki köprü arasındaki şamandıraya bağlı yatan gemiye gidip kendisini ziyaret ettiğim zaman, çehresindeki ürperti kalbime dehşet verdi. Gemi ziyaretçilerle doluydu. Herkes akrabalarına, eşlerine ve çocuklarına son vedaını yapıyormuşçasına kanlı yaşlar dökerek sarılıp öpüşüyorlar ve pek elim bir halde ayrılıyorlardı.

Bu geminin Japonya'ya kadar seyre uygun olmadığını, her ne kadar tamir edilmişse de, kazanlarının altına gelen bölgenin ona-

rım görmeyişinden ötürü, bu durumun büyük tehlike yaratacağını raporla açıklayan başçarkçı İngiliz Harty, bu gerçeği ortaya koyduğundan, adalara çalışan İdare-i Mahsusa'nın gemilerinden birine atanmıştı.

Meşrutiyet'in ilanından sonra bu konuda yazdığım bir esere, ***'Faili meçhul bir cinayet'*** *demiştim. Ben, yine bu sefer için, tedbirde kusur eden Bahriye Nazırı suçludur diyorum. Her taraftan yapılan uyarılara karşın, işi takdire bırakmak, bağışlanmaz bir hatadır.* ***'Nazır Paşa kızının hatırı için damadını ölüme gönderdi'*** *diyenlere karşı,* ***'altı yüz güzide bahriyelinin ne kabahati vardı?'*** *denilebilir.*

Osmanlı Devleti'nin şanının bir örneği olması gereken bu geminin kaybının, devlete ne derecelerde utanç verici olduğu ortadadır.

Hasan Hüsnü Paşa ölünce yerine Celal Paşa nazır oldu ve Fen Komisyonu da dağıtıldı; dergi kapatıldı. Genelkurmay Başkanı'nın onayıyla da Preveze Komodorluğuna[21] atandım."

1898 yılında da Deniz Müzesi ve arşivinin kurulması için Bahriye Nazırına başvurmuş ve bir yılda bunu tamamlayarak Binbaşılığa yükseltilmiştir. Bu süre içinde Süleyman Nutku, **Ceride-i Bahriye, Mecmu'ayı Fününu Bahriye**'yi yayına başlatarak, yeni kurulan **Fen Komisyonu'na** 1. üye olmuştur. Çeşitli yazı ve makalelerin yanı sıra, *Islahatı Bahriyye, Denizde Men'i Müsademe Şerhi, Denizde Men'i Müsademe Zeyli, Muharebatı Bahriye'i Osmaniye, Ertuğrul Firkateyni Faciası,* adlı kitaplar yayınlanmıştır. Kitap çalışmalarını sürdürürken **Donanma Mecmuası, Şehbal, Risalei Mevkute'i Bahriye** dergilerinde de sürekli olarak yazıları yayınlanmıştır. Bu yoğun yazı hayatı boyunca Türk Bahriye Tarihi, filosu ve savaşlarıyla; Türk tersaneleri hakkındaki incelemelerini de yayımlamıştır.

---

21 **Komodor:** Bir filotillanın (gemiler topluluğu) komutasıyla yükümlü Amiral yetkisi olan deniz subayı. Komodorun komuta ettiği, filotilla içinde sürekli olarak bulunduğu gemiye **"komodor gemisi"** ya da "sancak gemisi" denir.

Yazarımız, Abdülhamid devrindeki sansür ve yayın yasaklarıyla savaşırken, *Britannica* ansiklopedisini ilk kez Türkiye'ye getirtmiştir. Türk kültürüne katkı amacıyla yaptığı girişim, hafiyelerin jurnalleriyle Fen Komisyonu'nun dağıtılmasıyla sonuçlanmıştır. Bu olaydan sonra, 1904 yılında Preveze Üssü'ndeki Komodorluğa Firkateyn Kaptanı[22] olarak atanmış (aslında sürgüne gönderilmiş); burada, gemileri ve üssü yeniden düzenleyerek dört yıl boyunca verimli çalışmalarda bulunmuş; 1908 yılında da İstanbul'***da Bahriye Matbaası Müdürlüğü***'ne atanarak Ceride-i Bahriye'nin yayınına yeniden başlamıştır.

Bu ansiklopedi olayını ve ondan sonraki siyasal gelişmeleri de anılarında şöyle anlatmaktadır: *"**Encyclopedia Britannica** geldi. Fakat gümrüklerdeki hafiyeler, içinde Abdülaziz'in hal'ine ve daha bilmem nelere, işaret ederek, İstanbul'a sokulmasının tehlikeli olduğunu bir tutanak ile Bahriye Nezareti'ne bildirmişler. Fen Komisyonu, ansiklopedilerin muzır olmadığını, zararlı olabileceğini düşünülen maddelerin matbaa mürekkebiyle karalandığını; yeni Bahriye Nazırı'na, anlatmam kararlaştırıldı. Fakat nazır, hem **Ceride-i Bahriye**'nin yayımını yasakladı hem de Fen Komisyonunu dağıttı. Beni de Preveze Komodorluğu'na tayin ettiler."*

Yazarımız, Preveze komodoruyken, İttihat ve Terakki'nin iktidara gelişinin ilk adımlarını da yaşamıştır. Bu konudaki ilginç gözlemlerini anılarında şu satırlarla anlatmaktadır:

*"Preveze Komodoruyken, 1908 yılı temmuz ayında hürriyet ilan olundu. Sevinerek şenlik yaptık. Öyle ki, hayret ve korku içinde bir sevinç. Birkaç gün geçti. Birtakım adiler söz sahibi oldu. Halkı bu harekâta karşıymış gibi bir zan altına soktular. Az zamanda büyük hoşnutsuzluk baş gösterdi. Birtakım ahlâksızlara verilen payeler ve rütbeler, memleketin düzenini ayaklar altına aldı. Bunların her biri birer vatansever kesildi. Halkı cemiyete **(İttihat ve Terakki e.m.)** üye yapmak zoru ile pek garip bir biçimde soygunculuğa başladılar.*

---

22 **Firkateyn Kaptanı:** Osmanlılarda, deniz binbaşısına verilen addır.

Emniyet büsbütün yok oldu. Baş memurlara (üst düzey sorumlular anlamında e.m.) her türlü hakaretle, eziyet ve tecavüzlerden utanmadılar. Komodorluk da payını aldı.

Bu arada, Yanya Valisi Hilmi Paşa, İşkodra'dan getirttiği mektupçunun yaptığı tehdide boyun eğip etkinliğini yitirerek Arnavutları İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne sokmak için yaptığı hokkabazlıklar, herkesin nefretine yol açtı.

Bir gün, bir nizamiye teğmeni kıyafetindeki İttihat ve Terakki Cemiyet üyesi, gelip elime bir zarf tutuşturdu; azledilmiştim... İşin bu şekle dönmesi üzerine bakanlığa telyazı çekip harekete karar verdim. Ertesi gün yanıt geldi: Komodorlukların lağvedildiğini bildiriyordu."

İstanbul'a dönen yazarımız yeniden Basra'ya gider. Bu sırada Fransa'da inşa edilen **Marmaris Gambotu** Basra'ya götürülmektedir. Fakat gambotun mürettebatı, bu gemi denize dayanamaz, yolda batarız diyerek isyan edip gemiyi Beyrut'ta terk etmişlerdi. Süleyman Nutku, baştan bu yana izlediğimiz yaşam çizgisi ve kişiliğinin değişmez niteliği olan "başarılamayanı başarmak" tutkusu nedeniyle bu gemiyi götürmeyi kabul eder. Filo Komutanı Amiral Gambel'in de olur ve onayıyla **Pelengiderya**[23] firkateyni ile Basra Komodoru unvanıyla **Marmaris** gambotunu Beyrut'tan alarak Basra'ya götürmüş ve 1910 yılı Ağustos ayında da İstanbul'a dönüşünde yaş sınırından emekli edilmiştir.

Deniz Kuvvetleri'nden ayrılışından sonra da boş durmayan Süleyman Nutku, **Osmanlı Kaptan ve Makinistler Cemiyeti**'ni kurmuştur. Yazarlık ve yayıncılığı da bırakmamış, **Deniz** gazetesini çıkarmaya başlamış fakat 1911 yılında *İkinci İmroz Muhasebesi* adlı makalesi nedeniyle gazete kapatılınca **Umman** gazetesini çıkarmaya başlamıştır.

---

23 **Pelengiderya:** 1890 yılında Almanya'nın Kiel gemi tezgâhlarında yapıldı. 585 tonluk torpido çeker bir gemidir. Kullanılmış olarak Almanya'dan 70.000 altına satın alındı. Bu geminin alınışı sırasında büyük yolsuzluk söylentileri yayılmıştır. Bu eski gemi hiçbir işe de yaramadı. 1915 yılında, Bakırköy önlerinde barut fabrikasını korumak için demirli dururken *E-11* İngiliz denizaltısı tarafından torpillenerek batırıldı.

Birinci Dünya Savaşı içinde **İhbaratı Riyahiye** adıyla dönemin hava tahmin (meteoroloji) teşkilatını kurarak, 1.5 yıl başarıyla hizmet yapmıştır.

1917 yılında da **Kamusu Bahrî** adlı, denizcilik terimlerini açıkladığı yapıtını yayınlamıştır.

1918 -1922 savaşı sonunda, işgal kuvvetlerine karşı Türk Deniz Hukuku'nu tanıtıp, onlar karşısında savunmasını yapmıştır. 1892 yılından beri hazırladığı **kılavuzluk yönergesini** yaşama geçirerek, **Kılavuzluk Teşkilâtı'**nı kurup Boğazlar'dan gemi geçişlerini düzenlemiş; Seyrisefain idaresine çok büyük ekonomik kazanç kaynağı sağlamıştır.

Süleyman Nutku, ömrünün son günlerinde, anı defterine şunları yazmış: *"On birinci ve son defteri yazmaya beni yönlendiren, karşımdaki en küçük oğlumun verdiği şevk ve gayrettir. Bu köhne koltuğun içine gömülen yıpranmış vücudun yazacakları, okuyanlara heyecan vermeyecektir. Sonuçta ne denilmiş olursa olsun, kalan hoş bir sadadır. Geçirdiğim ömrün her bir bölümünü bir anda gözümün önüne getiriyorum. Ne kadar kısa...*

Yaşadığımız devirlerde çektiğimiz maddi ve manevi sıkıntılara göre, askerlere sunulan mazhariyet gönlümde pek büyük bir ferahlık uyandırıyor. Şöyle bir anımı anlatayım: Bir gün kapı çalındı, Baktım(ki) postacı mektup getirmiş. Bahriye Komutanlığı'ndan olduğunu anlayınca hemen açtım. Mektupta, bahriye salonunda deniz ticareti hakkında bir konferans vermem rica olunuyordu. Bu benim için büyük bir haz ve gurur kaynağı idiyse de, ümerâ (ileri gelenler) ve komutanlar karşısına çıkacak kadar bir elbisem bile yoktu. Yenice bir kaputum olsaydı, bu elbisemin üstüne giyer ve kusurlarını örterdim. Benim gibi devlete elli beş yıl hizmette bulunmuş, yetmiş iki yaşındaki bir deniz subayı, ev kirası ile kuru ekmeğe ancak yeten otuz beş lira kâğıt paradan ibaret bir emekli maaşıyla meslekten uzaklaştırılmıştı(m).

Neyse, günler geçti... Zaman bir avuç toprağa dönmek için, bir çukura sürükleyip götürüyor. Bundan dolayı hiçbir şikâyetim yoktur. Memnunen giderim... Fakat işlerim daha bitmedi... Ama ne yazık ki yarıda bırakıp gideceğiz

Ümit ve arzu ederim ki, benim ölümümde mevkim boş kalmayacaktır, (çalışmalarımı sürdürecek insanlar çıkacaktır anlamında olsa gerekir e.m.). *İşte bundan dolayı huzur içindeyim.*

Bir Bektaşî fakiri bana yüz yirmi yaşında bulunduğu bir zamanda, ***'Vûcud toprak olmuş, can çıkmıyor,'*** *dedi. Ben de* ***'Bırak yaşayalım. Bir daha bu dünya zevkini nerde tadarız!'*** *dedim. O da buna karşılık,* ***'Bırak canım. Gidelim de yenileyelim bu fersude vücudu!'*** *demişti."*

Başarılı ve özverili deniz subaylık; yoğun yayın ve yayım yaşamına; sivil deniz yöneticiliğine karşın, son işinde kısa süren hastalığı bahane edilerek işten çıkarılan Süleyman Nutku (İstanbul Kılavuzluk ve Römorkörcülük İdaresi'nin müdürüydü. bilgi: oğlu Ata Nutku'dan) yaşamının son yıllarını inanılmaz bir yoksulluk içinde geçirerek, küçük oğlu Ord. Prof. Dr. Ata Nutku'nun söylemine göre; açlıktan öldü. 15 Ekim 1924 tarihinde, yaşama gözlerini yumdu.

ZAMAN DİZİNİ

A. JAPONYA'NIN BATI'YA AÇILIŞI VE OSMANLI DEVLETİ İLE İLİŞKİ KURMASI

1850 Tokugawa Shogunluğu çözülmeye başladı, iktidar yeni güçlerin eline geçmeye başladı.

3 Haziran 1853 - Dört ABD savaş gemisi Japonya'nın Uraga şehrine geldiler.

Mart 1854 - ABD ile Japonya Kanagawa Antlaşmasını imzaladı. Bu anlaşmayla Japonya Batı'ya açılmaya başladı.

1854 İngiltere-Japonya Dostluk Antlaşması imzalandı.

1854 Rusya-Japonya Dostluk Antlaşması imzalandı.

1854 Fransa-Japonya Dostluk Antlaşması imzalandı.

1855 Hollanda-Japonya Dostluk Antlaşması imzalandı.

1857 ABD-Japonya arasında Shimoda Antlaşması imzalandı. (ABD'ye kapitülasyonlar tanıdı)

1858 İngiltere-Japonya Ticaret Antlaşması imzalandı.

1858 ABD-Japonya Dostluk ve Ticaret Antlaşması imzalandı.

1858 Hollanda ve Rusya-Japonya arasında ticaret antlaşması imzalandı.

1863 İngiltere, Japon limanlarını bombaladı

1867 İmparator Meiji dönemi başladı.

1871 Kâtip Fukuchi Genichiro İstanbul'a geldi.

8 Ekim 1871 İwakura Tomoni başkanlığında bir heyet ABD ve Avrupa'ya gitti.

1872 Fransa ve Almanya modelinde bir silahlanma hareketi başladı.

1875 Rusya ile Zahalin ve Kuril adalarını paylaştı.

1876 Japonya, Bonin ve Riu Kiu adalar grubunu ilhak etti.

1877 Samurailer imparatora isyan etti

1878 Savaş gemisi Seiki, okul gemisi olarak İstanbul'a geldi.

5 Nisan 1880 Dışişleri'nden Kâtip Yoshida Masahoru Türkiye'ye geldi.

EYLÜL 1887 Prens Komatsu ve eşi İstanbul'u ziyaret etti.

B. ERTUĞRUL'UN JAPONYA'YA GİDİŞ VE BATIŞI

14 Şubat 1889 Japonya'ya, Osmanlı savaş gemisinin gönderilmesine karar verildi.

25 Şubat 1889 Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa, *Ertuğrul*'un uygun gemi olduğunu bildirdi.

14 Mart 1889 *Ertuğrul* Firkateyni'nde torpido mevkisinin inşası için izin istendi.

1 Nisan 1889 Başbakanlık, Bahriye Nezareti'nin kararını onayladı. Padişahın "özel nişanının" gönderilmesi hususu da direktif olarak bildirildi.

3 Nisan 1889 "Times" gazetesi Japonya'ya gemi gönderilmeyeceğini yazdı.

6 Nisan 1889 Albay Osman kafile komutanı olarak atandı.

11 Nisan 1889 Padişah iradesi çıktı (geminin seyr ve seferine izin veren talimat.)

11 Nisan 1889 Başbakanlık Ertuğrul'un tüm bakımının iyice yapılması hususunu Bahriye Nazırlığı'na bildirdi. Geminin 4 Haziran 1889'da harekete hazır olması emredildi.

13 Nisan 1889 Bahriye Nezareti, Mabeyn Başkitabeti'ne gönderdiği yazıda Tekirdağlı Yarbay Ali ve Binbaşı Cemil'in komutan ve ikinci komutan olarak atandığını bildirdi.

14 Nisan 1889 Bu öneri uygun görülerek onaylandı. (Mabeyin Başkitabeti)

24 Nisan 1889 Dışişleri Bakanlığı, Başbakanlığa Japonya'dan gelen bir yazı üzerine, "nişanın" ne zaman gönderileceğini sordu.

30 Nisan 1889 Başbakanlık sözü edilen nişanın özel bir vapur ile gönderilmesinden cayıldığını belirtti.

9 Mayıs 1889 Görevlendirilen tetkik heyetleri *Ertuğrul* firkateyni hakkında "sağlam raporu" verdi.

22 Mayıs 1889 Başkâtip Süreyya Paşa imzasıyla gönderilen yazıda, padişahın "gemi sağlam değildir" diye duyum aldığını bildirdi.

27 Mayıs 1889 *Ertuğrul* fırkateyninin sağlamlığı İmalat Komisyonu raporuyla da onaylandı.

14 Temmuz 1889 *Ertuğrul* İstanbul'dan seyre başladı.

26 Temmuz 1889 Port-Said'den Süveyş Kanalı'na girdi.

27 Temmuz 1889 Süveyş'ten geçerken kuma oturdu, kurtarıldı.

28 Temmuz 1889 İkinci kez kazaya uğradı. Dümen ve bodoslaması kırıldı.

30 Temmuz 1889 Albay Osman'ın kazayla ilgili telyazısı İstanbul'a ulaştı.

31 Ağustos 1889 Bahriye Nezareti Albay Osman'a talimat gönderdi (geminin bir an önce onarımıyla ilgili).

30 Ağustos 1889 *Ertuğrul* firkateyni havuza alındı.

23 Eylül 1889 *Ertuğrul* onarımını tamamlayıp Süveyş'ten hareket etti.

24 Eylül 1889 Cidde'den hareket etti. (Kömür aldı.)

7 Ekim 1889 Aden'e vardı.

11 Ekim 1889 Aden'den kömür alındı ve Kolombo'ya doğru hareket edildi.

20 Ekim 1889 Bombay Limanı'na varıldı. Gemi Müslüman halkın ziyaretine açıldı. (Ziyaretlere 26 Ekim'de son verildi.)

27 Ekim 1889 Kolombo'ya doğru seyre geçildi.

1 Kasım 1889 Lakadiv adaları açıklarında fırtınaya yakalandı. Kolombo'dan geçerek Singapur rotasına seyre başladı.

15 Kasım 1889 Singapur'a vardı ve burada demirledi. Gemi burada onarıma başladı, kömür alındı. İki ay süreyle onarımda kalması düşünülen gemi Müslümanların akınına uğradı.

19 Kasım 1889 Bahriye Nezareti, Mabeyn Başkitabeti'ne takdim ettiği tezkeresinde, rüzgâr ve hava uygun olmadığından Haziran ayına kadar Singapur'da kalmasının uygun olduğu bildirildi.

21 Kasım 1889 Bahriye Nezareti, *Ertuğrul*'un Singapur'da kalması ve Albay Osman'ın bir posta vapuru ile Japonya'ya gitmesini teklif etti.

5 Aralık 1889 Londra'da yayınlanan "Times" gazetesi bu olayı yazdı.

18 Aralık 1889 Bahriye Nezareti haberin asılsız olduğunu açıkladı. *Ertuğrul*'un Japonya'ya gitmesi emri tebliğ edildi.

20 Aralık 1889 Albay Osman, Tuğamiral rütbesine terfi ettirildi.

1 Şubat 1890 *Ertuğrul*'un Singapur'dan hareketi için 5000 İngiliz lirası gönderildi.

7 Şubat 1890 *Ertuğrul* personeline yazlık elbiseler gönderildi.

3 Mart 1890 *Ertuğrul* personeline verilen aylığa 2000 kuruş zam yapıldı.

22 Mart 1890 *Ertuğrul* Singapur'dan hareket etti.

24 Mart 1890 Çok şiddetli fırtınaya yakalanıp geri döndü.

29 Mart 1890 Saygon'a varıldı.

3 Nisan 1890 Hongkong'a doğru seyre başlandı.

4 Nisan 1890 Çin Denizi'nde tayfuna yakalandı. Yelkenler yırtıldı, direkler kırıldı. Saygon'a geri döndü.

20 Nisan 1890 Saygon'dan Hongkong'a yeniden seyir başladı.

26 Nisan 1890 Hongkong Limanı'na demirlendi. Kömür alındı.

5 Mayıs 1890 Nagasaki'ye gitmek üzere seyre geçildi. Yine fırtınaya yakalandı ve rota değişikliği yapıldı. Foçu'ya rota verildi.

18 Mayıs 1890 Foçu'dan demir alındı.

22 Mayıs 1890 Nagasaki'ye varıldı.

7 Haziran 1890 Yokohama Limanı'na demirlendi. Burası son duraktı.

13 Haziran 1890 Tuğamiral Osman, İmparator Meiji huzuruna çıktı. Padişahın mektubu ile nişan ve hediyeleri takdim etti.

14 Haziran 1890 Padişah iradesiyle Tuğamiral Osman'a Japonya'dan dönüşü hakkında talimat bildirildi.

14 Haziran 1890 Kolera baş gösterdi.

18 Temmuz 1890 Karantinadan çıkıldı. 13 kişi koleradan öldü (Osman Paşa'nın mektubu).

15 Eylül 1890 Yokohama'dan İstanbul'a seyre geçildi.

16 Eylül 1890 *Ertuğrul* Kii Yarımadası'nın Kaşinozaki Feneri önünde kayalara çarptı ve parçalandı.

C. ERTUĞRUL'DAN SONRA TÜRKİYE-JAPONYA İLİŞKİSİ

10 Ekim 1890 *Hiei* ve *Kongo* kruvazörleri kazadan kurtulan 69 denizcimizi İstanbul'a getirmek üzere yola çıktı.

2 Ocak 1891 İki gemi İstanbul'a vardı.

3 Şubat 1891 Gemiler İstanbul'dan ayrıldı.

12 Mayıs 1893 Almanya'daki Ortaelçi Kont Aoki istanbul'a geldi.

25 Nisan 1898 Japonya ile Osmanlı yöneticileri arasındaki görüşmelerde Bab-ı Âli kapitülasyona yanaşmayınca görüşmeler kesildi.

1904 Japonya yeniden görüşmelere başlanmasını istedi. Ama Rusya ile savaşa girdi.

23 Ağustos 1914 Japonya Almanya'ya Savaş ilan ederek Osmanlı

Devleti karşısında Birinci Dünya Savaşı'na katıldı.

30 Ekim 1918 Mondros Mütarekesi'ne göre, İtilaf Devletleri'nin filoları ile beraber Japon filosu da İstanbul'a geldi.

10 Ağustos 1920 "Sèvres Antlaşması" imzalandı. Japonya üçlü ittifak Devleti'nin bir üyesi olarak Sèvres'i imzaladı.

18 Nisan 1921 Japonya Sevres'in 40. maddesine dayanarak Boğazlar'ın idaresinden sorumlu komisyona temsilci sıfatıyla Ortaelçi Uchiadı'yı tayin etti.

Temmuz 1923 Lozan Antlaşması'nı imzalayan Japonya ile Türkiye arasında diplomatik münasebetlerde yeni bir çığır açıldı.

8 Haziran 1924 Japonya-Türkiye arasında resmi temsilcilikler açıldı.

7 Temmuz 1925 Hulusi Fuat (Tugay) Tokyo'ya Büyükelçi tayin edildi.

17 Kasım 1925 Japonya, Daimi Maslahatgüzar Obata Ulkichi'yi İstanbul'a tayin etti.

23 Mart 1925 İlk Japon Büyükelçiliği İstanbul'da kuruldu.

Nisan 1925 Türk-Japon Cemiyeti Tokyo'da kuruldu.

Kasım 1925 Türk-Japon Cemiyeti Osaka'da kuruldu.

5 Ağustos 1928 Oshima'da Ertuğrul Şehitliği'nde anma töreni yapıldı.

3 Haziran 1929. Japonya İmparatoru Hirohito, Ertuğrul Şehitliği'ni ziyaret etti.

10 Ekim 1930 Türk-Japon Ticaret ve Seyrisefain Antlaşması

Ankara'da imzalandı.

31 Ekim 1931 Japonya İmparatoru'nun kardeşi Prens Takamatsu Türkiye'yi ziyaret ederek Mustafa Kemal Paşa ile Ankara'da görüştü.

27 Ekim 1937 Japonya Büyükelçiliği Ankara'ya taşındı.

6 Ocak 1945 Türkiye Tokyo Büyükelçiliği kapatıldı.

23 Nisan 1945 Türkiye Japonya'ya savaş ilan etti.

13 Eylül 1951 Türkiye, Tokyo'da Başkonsolosluk açtı.

6 Haziran 1952 Türkiye Büyükelçiliği açıldı.

14 Mart 1953 Japonya'nın Ankara Büyükelçiliği açıldı.

D. TÜRKİYE ve JAPONYA ARASINDA YAPILAN ZİYARETLER

JAPONYA'DAN TÜRKİYE'YE

1887 Prens Komatsu

1931 Prens Tokomatsu

1960 Amiral Anbara

1963 Prens Takahito Mikasa (Nisan)

Sguadron Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Ekim)

1968 Eski Başbakan Kishi (Mayıs)

1970 Birinci Keidamen Heyeti (Mart)

1976 İkinci Keidamen Heyeti (Kasım)

1983 Dışişleri Bakanı Abe (Ağustos)

1986 Japon-Türk Parlamenter Dostluk Grubu Başkanı Kanemaru (Mart)

Prens Takahito Mikasa (Mayıs)

1988 Japon-Türk Parlamenter Dostluk Grubu Başkam Kanemaru ve İmar Bakam Ochi (Temmuz)

1990 Dışişleri Bakam Nakayama (Ağustos)

Prens Tomohito Mikasa (Eylül)

Başbakan Kaifu (Ekim)

1992 Sağlık ve Sosyal Yardım Bakam Tokua Yamashita (30 Nisan - 2 Mayıs)

TÜRKİYE'DEN JAPONYA'YA

1890 Amiral Osman Paşa (Ertuğrul Gemisi)

1958 Başbakan Adnan Menderes (Nisan)

1967 Devlet Bakanı Fahri Atabeyli (Ekim)

1969 Dışişleri Bakanı İhsan Sabri Çağlayangil.

1969 Devlet Bakanı İsmet Sezgin (Haziran)

1972 Ulaştırma Bakanı Rıfkı Danışman (Aralık)

1973 Genel Kurmay Başkanı Semih Sancar.

1975 Milli Savunma Bakanı Ferit Melen (EKim)

1976 Dışişleri Bakanı İhsan Sabri Çağlayangil (Haziran.)

1981 Başbakan Yardımcısı Turgut Özal (Şubat)

1985 Kültür ve Turizm Bakanı Mükerrem Taşçıoğlu (Mart)

1985 Devlet Bakanı Mesut Yılmaz (Nisan).

1985 Başbakan Turgut Özal (Mayıs)

1985 Başbakan Yardımcısı Kaya Erdem (Ekim)

1987 Dışişleri Bakanı Vahit Halefoğlu (Nisan)

1988 Başbakan Yardımcısı Vahit Erdem ve Türk-Japon Ekonomik İşbirliği Komitesi toplantısı.

1989 Başbakan Turgut Özal (Şubat)

1990 Cumhurbaşkanı eşi Semra Özal,

1990 Deniz Kuvvetleri Komutanı Orhan Karabulut (Haziran)

1990 Cumhurbaşkanı Turgut Özal (Kasım)

1992 Başbakan Süleyman Demirel'in resmi ziyareti (1-5 Aralık).

SEÇİLMİŞ KAYNAKÇA KİTAPLAR

ARSEL İlhan -*Arap Milliyetçiliği ve Türkler*- İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 1987.

ARMAOĞLU Fahir -*20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*- İş Bankası Yayını, Ankara, 1988.

BALTA Ahmet Cevat -*Özgürlük Babası Mithat Paşa*- Ziraat Bankası Yayını, Ankara, 1991.

BERKES Niyazi -*Türkiye'de Çağdaşlaşma*- Doğu Batı Yayınları, İstanbul, y.t.y.

BERKES Niyazi -*Batıcılık, Ulusçuluk ve Toplumsal Devrimler*- Yön Yayınları, Ankara, 1965.

BÜYÜKTUĞRUL Afif -*Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması C. 3*- İstanbul, Deniz Basımevi, 1983.

BOZDAĞ İsmet -*Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri*- İstanbul, 1986.

DERİNGİL Selim -*II. Abdülhamid'in Dış Politikası- Tanzi-mat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınevi, İstanbul, 1985.

ERASLAN Cezmi -*II. Abdülhamid ve İslam Birliği*- Ötüken Yayınevi, İstanbul, 1992.

GEREDE Hüsrev -*Mübarek Ertuğrul Şehitlerimiz ve Muhteşem Anıtları*- İstanbul 1953-413 sayılı Donanma Dergisi eki.

GÜLEN Nejat -*Dünden Bugüne Bahriyemiz*- Kastaş Yayınevi, İstanbul, 1988.

GÜVENÇ Bozkurt -*Japon Kültürü*- İşbankası Yayını, 1989.

HEE-Soo Lee ve İ. İlhan -*Osmanlı-Japon Münasebetleri ve Japonya'da İslamiyet*- Ankara, 1989.

İLGAZ Arif Hikmet ve Hasene -*Ertuğrul Firkateyni, Türkiye Şehitlikleri*- İmar Vakfı Yayını, İstanbul, 1990.

İNCİ Tevfik -*Deniz Tarihimizin Şeref Sayfaları*- İstanbul, 1953-405 sayılı Donanma Dergisi'nin eki.

KARAL Enver Ziya -*Osmanlı Tarihi*- VII. cilt - TTK Basımevi, Ankara, 1983.

KENNEDY Paul -*Büyük Güçlerin Yükselişi ve Çöküşleri*- İş Bankası Yayını, İstanbul, 1990.

KODAMAN Bayram -*Abdülhamid Devri Eğitim Sistemi*- TTK Basımevi, Ankara, 1988.

KOLOĞLU Orhan -*Abdülhamid Gerçeği*- Gür Yayınları, İstanbul, 1987.

KOLOĞLU Orhan -*Mikado'yu Bir Sünnet Edebilseydik*- Milliyet, 31 Ekim -11 Kasım 1990 (Dizi Yazı)

KOMATSU Kaori -*100'üncü Yıldönümü Münasebetiyle* ("Ertuğrul Firkateyni" Faciası) *AJAMES* No.5, 1990.

McNeill WILLIAM H., -*Dünya Tarihi*- Kaynak Yayınları, İstanbul, 1985.

NADAS Muhlis, -*Boğazlar, Deltalar*- Kastaş Yayınevi, İstanbul, 1992.

NUTKU Süleyman -*Ertuğrul Firkateyni Faciası*- Bahriye Matbaası. İstanbul, (1327)-1911.

ORTAYLI İlber -*Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*- Kaynak Yayınları, İstanbul, 1983.

ÖKE Mim Kemal -*İşte Japonya*- Gazete için hazırlanan yayınlanmamış dizi yazı.

ÖNDEŞ Osman -*Ertuğrul Firkateyni Faciası*- Belge Yayınları, İstanbul, 1972.

ÖRNEK Rasim -*Deniz Harp Tarihi*- Deniz Basımevi, İstanbul, 1966.

SADIKLAR Tayyar -*Japonya Örneği ve Türkiye*- Ankara, 1971.

SANDER Oral -*Siyasi Tarih,* Cilt I- İmge Kitabevi, Ankara 1989.

ŞEHSUVAROĞLU Haluk -*Deniz Tarihimize Ait Makaleler- Deniz Basımevi,* İstanbul, 1965.

ŞEHSUVAROĞLU Haluk -*Sultan Aziz*- Çığıraçan Yayınları, İstanbul, 1949.

Sultan Abdülhamid -*Siyasi Hatıratım*- Dergâh Yayınevi, İstanbul, 1984.

TAKAHASHİ Tadahisa -*Türk Japon Münasebetlerine Kısa Bir Bakış*- Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, Dergi, 18.cilt, Haziran 1982.

TEZEL Hayati -*Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*- Deniz Basımevi, İstanbul, 1973.

YÜCEL Hasan Ali -*Geçtiğim Günlerden*- İletişim Yayınları, İstanbul, 1990.

WILSON Lavrance, Royston Pike vd. -*Dünyamızı Değiştiren 100 Büyük Olay*- Milliyet Yayınları, İstanbul 1970.

WOLFEREN Karel van -*Japon Gücünün Sırrı*- İş Bankası Yayını, Ankara, 1992.

DERGİLER

Deniz Kuvvetleri Dergisi, (Ertuğrul Faciası ve Şehitlerimiz). Sayı: 476, Tümamiral Fahri Çoker imzalı yazı

Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı: 484.

Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı: 521 (Betül Erna imzalı yazı)

Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı: 547.

Doruk Dergisi - Ordu Özel Sayısı, sayı: 1, yıl 1, Ağustos, 1976.

Tarih ve Toplum, Sayı: 81, İstanbul, 1990 (Fahri Çoker makalesi)

Tarih ve Toplum, Sayı: 83, İstanbul, 1990 (Orhan Koloğlu makalesi)

Yakın Tarihimiz, c: 3, İstanbul, 1962.

Yelken Dünyası Dergisi, Kasım 1988-Ekim 1991-Kasım 1991 (Samim Çağatay imzalı makale)

SÖZLÜKLER

GÜRÇAY Lütfi -*Gemici Dili-* İstanbul 1968, Deniz Basımevi.

KARAYAZGAN Metin -*Gemici Sözlüğü,* İzmir, 1981.

ANSİKLOPEDİLER

İSLAM ANSİKLOPEDİSİ

TÜRK ANSİKLOPEDİSİ

TANZİMAT'TAN CUMHURİYETE TÜRKİYE ANSİKLOPEDİSİ (İLETİŞİM YAYINLARI)

TÜRK-JAPON DOSTLUK DERNEĞİ YAYINI

KONNICHIWA (1) 100. YIL (Doğan Sofracıoğlu), İstanbul, 1990.

KONNICHIWA (2), İstanbul, 1992.

ARŞİV

Başbakanlık Arşivi

Deniz Arşivi ve Kütüphanesi (Dz.K.K'lığı)

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi - (Ertuğrul Dosyası)

2010 Türkiye'de Japonya Yılı...

Japonya "uzaktaki yakın dost" diye tanımlanır. Gerçekten de böyledir. Bu yakın ilişki 1890 yılında kurulur; Japonya karasularında batan *Ertuğrul* gemisinden kurtulan 69 Osmanlı bahriyelisine yöre köylülerinin kucak açışıyla başlar tüm öykü. O günden bugüne hiçbir düşmanlık yaşanmaz iki ülke arasında. 2010 "Türkiye'de Japonya Yılı" ilan edildi; hatırlanacağı gibi 2003 "Japonya'da Türkiye Yılı"ydı. Böylece Türk ve Japon halkının birbirlerini daha iyi tanıyacaklarına inanıldı.

Bu kitap, Ertuğrul Faciası'nı eksiksiz anlatan ilk araştırmadır. 1890 yılındaki Ceride-i Bahriye dergisinde konuyla ilgili yayınlanmış tüm makaleler, resmi yazışmalar, Hindistan'da ve Japonya'da yayınlanmış olan tüm gazeteler gözden geçirilmiş, bu kaynaklarda yazılan her şey ilk kez tercüme edilerek okuyucuyla buluşturulmuştur.

Ertuğrul'un kafile komutanı Amiral Osman'ın torunu Nazlı Tektaş ile yapılmış tek röportaj da bu kitapta yerini almıştır. Buna ek olarak Ertuğrul'un batışından 20 yıl sonra olayı kaleme alan Deniz Müzesi kurucusu Süleyman Nutki'nin temel alınan eserinin yanında, oğlu Ordinaryus Profesör Dr. Ata Nutku ile yapılan tek görüşme yine bu kitapta yerini bulmuştur.

Zengin tanık ve arşiv malzemesi yüklü bu çalışma, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Müzesi ve Başbakanlık arşivlerinde konuyla ilgili ne kadar belge varsa okuyucuyla buluşturmaktadır. Kitapta yalnızca Ertuğrul Faciası anlatılmamakta, buradan yola çıkılarak 21. yüzyılda Türkiye ile Japonya arasında kurulabilecek siyasi ve ekonomik ilişkinin de zemin etüdü analiz edilmektedir. Kitap, bu açıdan geçmişle gelecek arasında bir köprü olmak iddiasındadır.





ISBN 978-605-106-239-6



ALFA Basım Yayım Dağıtım Ltd.
Ticarethane Sokak No: 53
34410 Cağaloğlu-İstanbul
Tel : +90 (212) 511 53 03
+90 (212) 513 87 51
Fax : +90 (212) 519 33 00
www.alfakitap.com
e-mail: info@alfakitap.com

